

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

DROIT ROMAIN

DE LA

RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES

DE NAVIRES

A RAISON DES FAITS ET ACTES DU CAPITAINE

DROIT FRANÇAIS

DE L'ENGAGEMENT

DES

GENS DE MER

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PAR

Henri TERQUEM

Avocat à la Cour d'Appel

PARIS

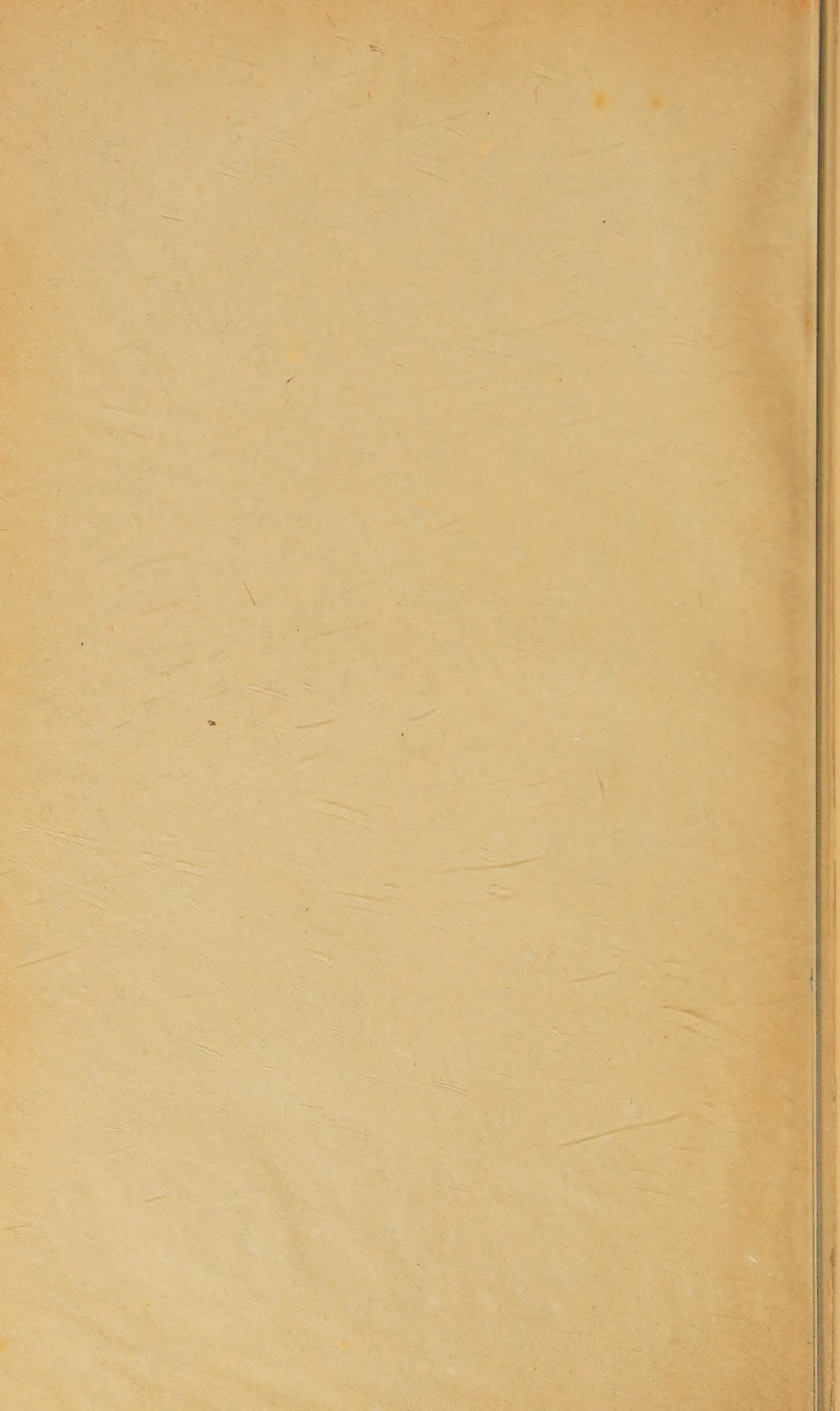
LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, Rue Soufflot et rue Toullier, 13

1894



THÈSE DE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

DROIT ROMAIN

DE LA

RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES
DE NAVIRES

A RAISON DES FAITS ET ACTES DU CAPITAINE

DROIT FRANÇAIS

DE L'ENGAGEMENT

DES

G E N S D E M E R

THÈSE POUR LE DOCTORAT

*L'acte public sur les matières ci-après sera soutenu
le lundi 22 Janvier 1894, à 1 heure*

PAR

Henri TERQUEM

Avocat à la Cour d'Appel

Président : M. LYON-CAEN

<i>Suffragants</i> :	{	MM. LEFEBVRE	{	<i>professeurs</i>
		ESMEIN		
		THALLER		

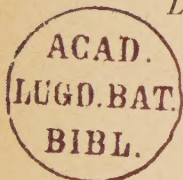
PARIS

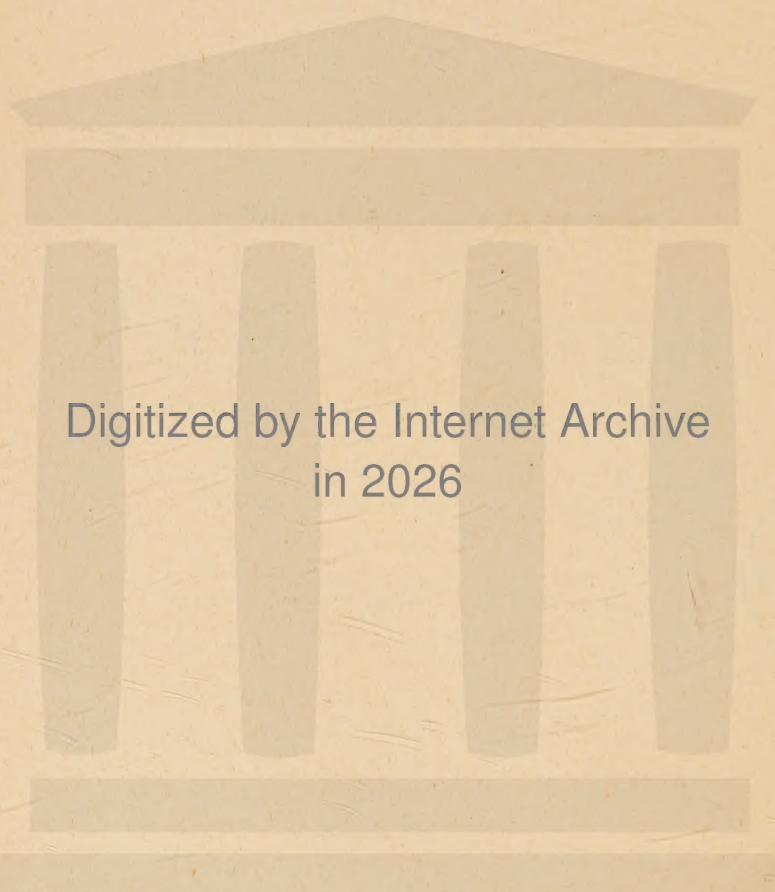
LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE
ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, Rue Soufflot et rue Toullier, 13

1894





Digitized by the Internet Archive
in 2026

A MON PÈRE — A MA MÈRE

A MES FRÈRES

DROIT ROMAIN

DE LA

RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES

DE NAVIRES

A RAISON DES FAITS ET ACTES DU CAPITAINE

DROIT ROMAIN
—
DE LA
RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES
DE NAVIRES

A RAISON DES FAITS ET ACTES DU CAPITAINE

PRÉLIMINAIRE

Si nous avons pour but d'étudier simplement dans quelles limites un armateur était engagé à Rome par les faits et actes de son capitaine, nous ne traiterions qu'un sujet restreint et d'un médiocre intérêt.

Mais, à propos de cette matière, le développement du commerce maritime fut cause d'un changement important, disons le mot, d'une révolution dans les principes admis jusqu'alors en droit romain. Il devient alors intéressant de se rendre compte comment s'est introduite une réforme qui, quittant ensuite son terrain spécial, s'est étendue dans la législation.

Nous voulons parler ici du principe de la représentation dans les contrats, principe qui, longtemps repoussé à Rome, prit naissance dans le droit maritime.

Nous n'avons pas l'intention de suivre ses développements successifs, nous voulons montrer seulement à quelle époque et sous quelle influence il s'est introduit, et quelle a été originairement sa portée d'application.

Dans un premier chapitre, nous expliquerons les raisons d'être de ce principe de non représentation ; nous exposerons comment les entraves qu'il apportait au commerce, et l'extension progressive de l'activité commerciale le condamnaient à disparaître. Nous verrons les atteintes qui y ont été portées par le Prêteur.

Entrant alors d'une façon plus spéciale dans le corps de notre sujet, nous nous occuperons d'abord de l'*exercitor* en nous demandant ce qu'il est, et quelle influence sa condition peut avoir sur sa responsabilité.

Nous étudierons ensuite les fonctions et les pouvoirs du *magister navis*. Connaissant les deux parties principales dont les engagements font l'objet de notre étude, nous pourrons enfin rechercher dans quelle mesure les contrats et les actes illicites du *magister navis* font encourir la responsabilité de l'*exercitor*.

CHAPITRE PREMIER

EXPOSÉ SOMMAIRE DE L'IDÉE DE NON REPRÉSENTATION ET DES CIRCONSTANCES QUI ONT FAIT JOUR AU PRINCIPE INVERSE

De l'idée de non-représentation.

Nemo alienum factum promittendo obligatur (1).

Nemo alteri stipulari potest (2).

Telles sont les règles qui nous montrent quel était l'état de la législation romaine à l'époque à laquelle le principe de la non-représentation était encore admis.

Ces deux citations expriment cette idée qu'un acte juridique ne peut produire d'effets qu'à l'égard de ceux qui y ont figuré, et la prohibition qu'elles contiennent ne semble viser que la stipulation (3); mais si on se rappelle

(1) Loi 38. Pr. D *de Verborum obligationibus* XLV. I.

(2) Loi 38 § 17 *eod. tit.*

(3) M. Vernet dans ses textes choisis sur la théorie des obligations en Droit Romain, dit (p. 491) que le principe de la non représentation n'a rien de commun avec la règle qu'on ne peut promettre le fait d'autrui. Ces deux règles importantes ont passé dans notre législation (article 1119 du Code civil) tandis que l'autre principe n'y a pas été admis. On peut cependant penser, ce nous semble, que les deux principes ont une origine commune, mais qu'ils ne se sont séparés que plus tard.

qu'à Rome la stipulation est le contrat normal et pour ainsi dire classique (1) auquel se rattachent comme à un centre naturel les règles générales des obligations contractuelles, on comprendra que ce principe devait être étendu aux contrats de bonne foi comme aux contrats de droit strict, et même aux pactes légitimes et à ceux munis d'actions prétoriennes.

Cette extension que nous faisons des règles de la stipulation est parfaitement justifiée par différents textes.

Citons tout d'abord ce passage de Paul (2) :

« *Quæcumque gerimus, cum ex nostro contractu originem trahant, nisi ex nostra persona obligationibus initium sumant, inanem actum nostrum efficiant: et ideoque neque stipulari neque emere, vendere, contrahere, ut alter suo nomine recte agat, possumus.* »

Et ailleurs encore il exprime cette idée qu'on ne peut acquérir une obligation par un tiers (3) :

« *Per liberam personam, quæ neque juri nostro subjecta est, neque bona fide nobis servit, obligationem nullam adquirere possumus.* »

Au reste cette règle est si absolue que nous la retrouvons citée partout, témoin ce passage de Paul :

« *Per liberas personas, quæ in potestate nostra non sunt, adquiriri nobis nihil potest* (4). »

Et cet autre passage d'Ulpien : « *Item si mihi consti-*

(1) Accarias précis de Droit Romain II. p. 200.

(2) Loi 11 D. *de obligat. et actionibus*. XLIV VII.

(3) Loi 126 § 2. D. *de verborum obligationibus*. XLV. I.

(4) Paul, Sentences, L.V. II § 2.

tuas, te soluturum, teneberis. Quod si mihi constitueris, Sempronio te soluturum, non teneberis (1). »

La non représentation, peu gênante à l'origine, se justifie parfaitement

A l'origine, les transactions commerciales, d'ailleurs très restreintes, étaient traitées sur place, conclues même par un acte religieux, peut-être sous la forme du *nexum*, et il y avait des paroles en quelque sorte liturgiques, *carmen necessarium*, qui ne pouvaient se prononcer pour autrui.

Certains actes avaient la forme d'un procès ; la partie elle-même figurait dans l'*in jure cessio*, dans la *manu-missio vindicta*, et l'on ne pouvait agir par procuration.

« *Adquiri nobis potest ususfructus et per eos quos in potestate, manu, mancipiove habemus : sed non omnibus modis, sed legato, vel si heredibus illis institutis deducto usufructu, proprietas legetur. Per in jure cessionem autem vel judicio familiæ eriscundæ non potest...* (2) »

Avec le formalisme qui était en vigueur, on ne pouvait concevoir cette idée que les effets juridiques de l'obligation allassent se produire sur la tête d'une personne qui n'y avait pas figuré.

Mais cette idée qui nous paraît, à nous, étroite et singu-

(1) Loi 5 § 5 *D. de pecunia constituta*, XIII. V.

(2) *Fragmenta Vaticana* § 5.

lière, devait au contraire, être très logique : « En y réfléchissant, dit M. Labbé (1), on reconnaît que l'idée romaine était la plus simple, la plus vraie, celle qui a dû la première s'offrir à l'esprit humain, et en outre, qu'elle a été la suite nécessaire du formalisme qui caractérisait le droit primitif.

« Comment l'auteur d'un acte ne serait-il pas le sujet actif ou passif des effets de cet acte ? Supposer étranger à l'acte celui qui le fait, et présent celui qui ne l'est pas, est une fiction, l'inverse de la réalité, une subtilité, un raffinement contraire à la rudesse des premiers âges. »

Deux raisons du reste, étaient bien faites pour maintenir ce principe dans toute sa force : c'étaient la solennité des actes, et le caractère personnel des obligations.

En effet, les actes les plus importants de la vie étaient solennels, il fallait se servir de formules rigoureusement prescrites (2) et telles, que l'effet ne pouvait se produire qu'à l'égard de ceux qui les prononçaient. Mais on se serait bientôt départi de la rigueur des principes, si ce motif eût seul existé, dans les cas où on s'obligeait sans employer un mode solennel. Ce qui aida à faire subsister la théorie primitive, était le caractère personnel de l'obligation : c'est un rapport entre personnes, d'où les romains avaient conclu qu'il ne pouvait naître qu'entre parties présentes et agissant pour elles mêmes.

(1) Institutes d'Ortolan L. III, appendice IX.

(2) On se rappelle l'exemple traditionnel du plaideur qui perdit son procès pour avoir employé le mot *vites* au lieu de *arbores*.

Le commerce à Rome était vu avec défaveur

A l'origine, Rome n'était qu'une ville avec une population très peu nombreuse, toute entière agglomérée derrière les murs de la cité ; exiger à cette époque la présence réelle des contractants n'était donc pas une prétention déraisonnable (1). Plus tard, la ville s'agrandissant s'étendit bien au-delà de la limite de ses murs, et cependant ces règles si gênantes pour les transactions subsistèrent. Nous allons essayer de donner brièvement les raisons qui firent maintenir assez longtemps l'état de chose ancien.

C'était la guerre qui fit la puissance de Rome ; ce furent nécessairement les occupations et les vertus guerrières qui y furent le plus en honneur ; le génie de la nation, sa gloire, détournaient les romains de tout autre métier que celui des armes :

« Les citoyens romains, dit Montesquieu (2), regardaient le commerce et les arts comme des occupations d'esclaves, ils ne les exerçaient point. S'il y eut quelques exceptions, ce ne fut que de la part de quelques affranchis qui continuèrent leur première industrie, mais, en général, ils ne connaissaient que l'art de la guerre qui était la seule voie pour aller aux magistratures et aux

(1) A cette époque l'instruction était très rare, et peu de citoyens connaissaient l'écriture. « *Raræ per ea tempora litteræ erant* » dit Tite-live. Le formalisme écartait donc les difficultés et les procès.

(2) Grandeur et décadence des Romains Ch. X. — Esprit des Lois Ch. XIV.

honneurs. Ainsi les vertus guerrières restèrent après qu'on eut perdu toutes autres ».

Les prescriptions de Romulus qui ne permettaient aux citoyens que l'agriculture ou la guerre, exercèrent longtemps leur influence sur les lois romaines.

On considérait le commerce comme indigne d'un homme libre (1), et ce préjugé qui existait déjà à Athènes, existait à Rome avec une grande force ; on défendait aux sénateurs d'avoir une barque contenant au delà de 300 amphores. C'était suffisant pour apporter les produits de leurs terres, et il aurait été indigne d'eux de porter ceux d'un autre citoyen : « *Ne quis senator maritimam navem quæ plusquam trecentarum amphorarum esset, haberet. Id satis habitum ad fructus ex agris vectandas quæstus omnis patribus indecorum visus* » (2).

Cette permission d'avoir un navire de 300 amphores venait adoucir la prohibition de la loi Julia qui faisait défense absolue aux sénateurs d'avoir des vaisseaux à peine

(1) Cicéron *De officiis* I. 42 : « ... *Sordidi etiam putandi qui mercantur a mercatoribus quod statim vendant. Nihil enim proficiunt nisi admodum mentiantur ; nec vero quidquam est turpius vanitate. Opificesque in sordida arte versantur ; nec enim quidquam ingenuum potest habere officina... Mercatura autem, si tenuis est, sordida putanda est ; nec magna et copiosa, multa undique apportans, multisque sine vanitate impartiens, non est admodum vituperanda. Atque etiam..... etc » Cfr. *Pro flacco* 7, 8.*

(2) Tite Live. L XXI. n. 63. — La capacité de l'amphore était de 48 *sextarii*, environ 26 litres. En réduisant cette capacité en mesures modernes, nous trouvons que les navires dont l'usage était toléré pour les Sénateurs jaugeaient un peu moins de quatre tonneaux.

de concussion, et d'être expulsés du Sénat : « *nec habere illis navem ex lege Julia repetundarum licet* (1).

Tout trafic était interdit aux gouverneurs de province « *nam et navem in eadem provincia, in qua quis administrat, aedificare prohibetur* » (2).

« L'esclavage, dit Rossi (3), avait déshonoré le travail... Partout où le travail est devenu le lot d'hommes asservis, opprimés, avilis, l'homme libre s'est accoutumé à le regarder comme un signe d'infériorité naturelle. C'est la plaie la plus profonde que l'esclavage ait jamais faite à l'humanité. »

Si Rome ne se fut pas étendue, si les peuples voisins attirés par sa gloire ou vaincus par elle n'étaient pas venus se grouper sous ses murs, elle aurait pu continuer à vivre avec ses préjugés et sans commerce ; mais ce fut la faim qui poussa les romains aux opérations commerciales ; dès le troisième siècle de Rome, il fallait recourir à l'importation pour nourrir la population (4). On se rappelle que Porsenna pour essayer de vaincre sa résistance arrêta

(1) Scævola, loi 3, D. *de vacat, et excusat*. I. V.

(2) Hermogenien, loi 46, § 2, D. *de Jure fisci*. XLIX, XIV.

(4) Cours d'économie politique, T. I, p. 258.

(3) Tacite (Ann. XII 43) parlant d'un commencement de famine sous Claude : « *Quindecim dierum alimenta urbi, non amplius, superfuisse constituit ; magnaue deum benignitate et modestia hiemis rebus extremis subventum. Et herculæ, olim et Italiæ regionibus longinquas in provincias comeatus portabunt ; nec nunc infecunditate laboratur, sed Africam potius et Ægyptum exercemus, navibusque et casibus vita populi romani permissa est.* »

les convois de blé venant de l'Etrurie, et que Spurius Melius fit des distributions pour s'assurer les bonnes grâces du peuple.

Avec les progrès des armées et de la conquête qui facilitaient et étendaient les relations, l'amour du gain s'accrut d'autant plus qu'à l'intérieur l'importance politique d'un homme dépendait surtout de sa fortune.

**L'organisation de la famille romaine permettait d'éviter
cette défaveur**

Mais comment combiner ce besoin de commerce avec les lois étroites qui régissaient encore les citoyens ? comment concilier l'intérêt particulier avec la réprobation que l'opinion publique faisait peser sur le commerce.

Ce fut la façon dont était constituée la famille à Rome qui permit aux citoyens de s'enrichir sans déroger.

Le *paterfamilias* n'est pas lui-même banquier, armateur, capitaine de navire ; mais il peut confier la direction d'un commerce à un esclave ; ou il donnera un pécule à un fils sous sa puissance pour armer un navire, et il proposera un affranchi pour le commander.

« La constitution de la famille, dit M. Bonjean (1), était une application exacte et rigoureuse du principe de l'unité : il n'y avait dans chaque famille qu'un seul chef, un seul propriétaire, un seul patrimoine. Simples instruments d'acquisition pour celui qui était en même temps leur père et leur maître, les fils de famille, soit du premier

(1) Traité des actions II § 269.

degré soit de degrés ultérieurs ne pouvaient rien avoir en propre ; non qu'ils fussent incapables des actes de la vie civile, (ils avaient, au contraire, sous tous les rapports, même capacité que les pères de famille), mais parceque les acquisitions qu'ils pouvaient faire ne s'arrêtaient pas sur leur tête et profitaient immédiatement au chef de famille : par une conséquence forcée, les fils de famille ne pouvaient jamais se prétendre ni propriétaires ni créanciers » (1).

**Les fils de famille et les esclaves n'obligeaient pas le
paterfamilias**

Mais était-ce suffisant pour favoriser les transactions commerciales, et l'intermédiaire de l'esclave ou du fils de famille permettait-il d'exercer avec assez de facilité le commerce auquel le père de famille ne pouvait se livrer lui-même ?

La réponse n'est pas douteuse ; tout ce qui était acquis à l'esclave était bien acquis au maître ; il oblige les tiers envers lui, mais il ne peut jamais s'obliger lui-même, ni par cette raison, obliger le chef de famille envers les tiers.

« *Servus autem ex contractibus non obligatur* (2) ».

« *In personam servilem nulla cadit obligatio* (3) ».

(1) Senec, *de benef.* VIII. 4. Dion. Halic. VIII 79. Gaius C. II. § 86 et 96. C. III § 463. Paul. loi 9 et Ulpien loi 13. D. *de obligat. et actionibus*. XLIV-VII.

(2) Paul liv. 43 D. *de obligationibus et actionibus*.

(3) Ulpien liv. 22 D. *de diversis regulis juris*. L. XVII.

Au reste le fils de famille, quoique sa situation diffère de celle de l'esclave en ce qu'il est libre, et a pu par contrat obliger les autres envers lui et s'obliger envers les autres, le fils de famille, disons-nous, a, à notre point de vue, une situation identique à celle de l'esclave, car il ne peut jamais obliger le *paterfamilias* (1).

Le père de famille, dit M. Bonjean (2) profite de tout ce qu'acquière les enfants ou les esclaves soumis à sa puissance, mais il n'est nullement tenu des dettes qu'ils viendraient à contracter, car les individus soumis à la puissance d'un chef de famille doivent être pour lui une cause d'avantages et jamais une cause d'appauvrissement.

L'engagement de l'esclave restait sans effet puisque le créancier ne pouvait agir ni contre le maître qui ne peut être obligé que par son propre fait, ni contre l'esclave lui-même, qui n'a point de personne civile sur laquelle puisse reposer un engagement.

L'obligation contractée par le fils de famille était valable, mais les voies d'exécution manquaient tant que vivait le père de famille : sur quoi en effet, le créancier aurait-il exécuté ? Sur la personne ? mais le fils de famille appartient au père et ne peut disposer de lui-même ; Sur les biens ? Mais dans l'ancien droit les fils de famille ne pouvaient rien avoir en propre.

(1) « *Et quia, sive cum servis negotium gestum erit, sive cum iis qui in potestate parentis sunt, his fere eadem jura servantur...* » (L. IV. T. VII Pr. Inst.)

(2) *Op. cit.* II. p. 285.

On voit combien était défavorable la situation des tiers avec qui on aurait voulu traiter. Cette situation se modifia un peu par l'introduction des pécules qui offraient à ces tiers traitant avec l'esclave ou le fils de famille, une garantie, mais elle était trop restreinte pour permettre des transactions importantes.

Création des actions de *peculio*, *quod jussu*, de *in rem verso*

Cependant de cette institution du pécule, naquit l'action *de peculio* ; mais le prêteur intervint d'une façon plus efficace pour rendre le père de famille responsable des obligations *ex contractu* ou *quasi ex contractu* résultant du fait de son esclave ou de son fils de famille, en introduisant l'action *quod jussu* et l'action *de in rem verso*.

Ces trois actions, *de peculio*, *quod jussu*, *de in rem verso*, furent créés par le même écrit :

« *Est autem triplex hoc edictum, aut enim de peculio, aut de in rem verso, aut quod jussu, hinc oritur actio* (1) ».

Ces trois actions se complètent : en effet, ou l'esclave ou le fils en puissance avaient contracté par l'acte du chef de famille, et il sembla raisonnable de décider que dans ce cas le *jussus* rendrait celui qui l'avait donné responsable de toute l'étendue de l'obligation, comme s'il avait contracté lui-même ; ou le chef de famille aura tiré

(1) Ulpien liv. I § 1. D. *de peculio* XV, 4.

avantage des actes d'une personne, soumise à sa puissance même s'il ne lui a pas donné d'ordres.

« *Ex qua persona quis lucrum capit, ejus factum præstare debet* (1) ».

D'ailleurs, ce que nous exprimons ici n'est guère que la traduction d'un fragment de Gaius.

« *Sive enim jussusejus, qui in potestate sit, negotium gestum fuerit, in solidum eo nominejudicium pollicetur: sive non jussus, sed tamen in rem ejus versum fuerit eatenus introducit actionem quatenus in rem ejus versum fuerit* (2) ».

Insuffisance de ces actions

Cette innovation constituait déjà un progrès important, mais pourtant bien insuffisant encore.

L'action *de peculio* ne donnait de recours que sur le pécule, mais il fallait qu'il y en eût un, et qu'il fût assez important pour offrir garantie suffisante.

Quant à l'action *quod jussu*, il pouvait se faire qu'elle ne pût s'intenter par suite de la non manifestation d'une volonté claire du maître pour un contrat en particulier.

Enfin si nous réfléchissons aux risques courus, aux fortunes de mer auxquelles sont exposés les profits à retirer d'une expédition, on voit que l'action *de in rem verso* n'offrait qu'une ressource bien aléatoire aux tiers qui avaient traité avec l'esclave, *magister navis*.

(1) Ulpien liv. 149 D. *de div. Reg. Jur.* L. XVII.

(2) Liv. I. D. *Quod cum eo, qui in aliena potestate est* XIV. V.

Naissance de l'action *exercitoria*

La nécessité s'imposait dès lors de trouver autre chose et de permettre d'une façon plus directe d'engager le maître. C'est alors qu'intervint l'action *exercitoria*.

Par l'ordre d'exposition que nous avons adopté, nous supposons que les trois actions dont nous parlons ont précédé l'action *exercitoria* (1), et cela nous paraît à peu près certain.

Gaius d'abord présente cette action comme l'extension du principe sur lequel s'était fondé le Prêteur pour créer l'action *quod jussu*.

« *Eadem ratione comparavit duas alias actiones, exercitoriam et institoriam* (2). »

On peut encore invoquer la paraphrase de Théophile sur les Institutes (3) qui nous dit que le Prêteur a donné l'action exercitoire, et l'action institoire « *ad exemplum actionis quod jussu*. »

L'action *exercitoria* naquit-elle par extension de l'action *institoria*, ou au contraire, lui fut elle antérieure ?

Il est intéressant pour nous de discuter cette question, puisque nous voulons montrer que ce fut le commerce

(1) Le nom de l'action est tiré du préposant : Cujas prend la peine de remarquer que le mot *magisteriana* eut été *inelegans*. Peut-être simplement le nom de l'*Institoria* n'a-t-il été tiré du préposé que pour distinguer, la deuxième action de la première ; on dit aussi bien *exercere tabernam* que *exercere navem*.

(2) Gaius. C. IV. § 71.

(3) Inst. IV. 7.

maritime qui introduisit à Rome la première notion de l'idée de représentation.

Il est probable que l'action *exercitoria* naquit la première : en effet sa nécessité s'imposait beaucoup plus ; le commerce maritime se faisant à de plus grandes distances à cette époque que le commerce terrestre, le capitaine envoyé au loin, sans ordres précis, inconnu des négociants, et n'offrant aucune garantie, aurait pu difficilement trouver à faire des affaires ; l'*institor* au contraire, placé souvent plus près du maître fait un commerce déterminé, et pour lequel il peut facilement demander des indications.

Nous pouvons encore invoquer en faveur de l'antériorité de notre action l'ordre dans lequel sont placés au code et au digeste, les titres *de exercitoria actione* et *de institoria actione*, ordre reproduit de l'édit prétorien. Enfin Ulpien dans la loi 7 § 4 au digeste, *de institoria actione*, cite un cas où l'action institoire est donnée « *exemplo exercitoriae actionis.* »

Plus loin il déclare que, lorsque plusieurs personnes ont préposé le même institor, chacune d'elles est tenue *in solidum* : « *exemplo exercitorum* (1). »

Comme le fait remarquer M. Accarias (2) si l'action institoire avait été créée la première, elle eût forcément embrassé tous les cas qui appartiennent à l'action exercitoire, et alors, à quoi eût servi de créer cette dernière ?

Au reste, les textes viennent à l'appui de cette opinion. La définition de l'*institor* est aussi large que possible :

(1) Liv. 43 § 2 D. *de Institoria actione* XIV-III.

(2) Précis de Droit Romain T. II p. 226. note 1.

« *Institor appellatus est ex eo, quod negotio gerando, instet: nec multum facit, tabernæ sit præpositus, an cuilibet alii negotiationi* (1). » Et ailleurs : « *cuicumque negotio præpositus sit, recte institor appellabitur.* »

On voit par la généralité de ces termes, qu'il ne s'agit pas uniquement d'un commerce terrestre, et, que devant cette définition, une règle spéciale pour l'*exercitor* eût été inutile.

D'ailleurs, autant cette définition est large, autant celle de l'*exercitor* est étroite :

« *Exercitorem eum dicimus, ad quem obventiones et redditus omnes perveniunt, sive is dominus navis sit sive a domino navem per aversionem conduxit.* » (2)

Quant à la date à laquelle cette action prit naissance, tout ce qu'on peut dire, c'est qu'elle est postérieure à la loi *Aebutia* qui se place entre l'an 577 et l'an 583 de Rome ; l'action exercitoire suppose en effet nécessairement l'existence de la procédure formulaire.

Nous savons aussi qu'elle est antérieure à l'an 650, car *Servius* (3) qui vivait vers cette époque, nous apprend dans ses écrits qu'elle existait. C'est donc entre 650 et 583 que se place la création de l'action qui nous occupe.

(1) Ulpien liv. 3 D. de *Institoria actione*.

(2) Ulpien loi 1 § 15 D. de *exercitoria actione* XIV-I.

(3) Voici ce passage de *Servius Sulpicius* auquel nous faisons allusion : « *Nam et Servius libro primo ad Brutum ait, si quid cum insulario gestum sit, vel eo, quem, quis ædificio præposuit, vel frumento emendo in solidum eum teneri.* » Ulp. loi 5 § 1. D. XIV. III.

Nature de l'action *exercitoria*

Avant d'en finir avec ces notions générales, il nous faut dire quelques mots sur la nature même de cette action qui permet d'atteindre *l'exercitor* à raison des actes de son *magister navis*.

Cette action *exercitoria* n'était pas une action particulière, ayant une existence indépendante comme les actions *empti* et *venditi*.

Le Préteur ne fit que modifier la formule des actions de droit commun.

C'était une action quelconque qui au moyen d'une *adjectio* insérée dans la formule pouvait être dirigée contre le préposant (1).

C'est pour cela qu'on a rangé cette action, parmi les actions *adjectitiæ qualitatis* ; expression relativement récente et qu'on ne rencontre pas dans les textes classiques.

Cette action est indirecte, et accessoire : indirecte, parce qu'elle s'intente contre une personne à raison d'un fait dont elle n'est pas l'auteur ; accessoire, parce que

(1) Il n'y a donc pas à proprement parler d'action *exercitoria* et on se sert de cette expression pour ainsi dire par abréviation. Accarias II n° 876 *in fine*. Ortolan II n° 2204, de Keller, de la procédure civile et des actions chez les Romains § XXII. — La formule la plus exacte et la plus simple serait peut-être celle-ci : L'action appelée *exercitoria* est l'action née d'un contrat ordinaire, donnée contre le maître (*exercitor*) à des tiers qui ont traité avec celui qu'il a préposé (*magister navis*) à une exploitation maritime.

l'action principale peut toujours être intentée contre le *magister navis*.

En effet, en autorisant le tiers à actionner le préposant, le Préteur n'a pas entendu lui retirer le droit qu'il avait de poursuivre le *magister navis*.

« *Actio non transfertur, sed adjicitur* » dit Paul.

CHAPITRE II

DE L'EXERCITOR

Avant d'examiner quelle est l'étendue de la responsabilité du propriétaire de navire à raison des actes de son capitaine, il est indispensable de se demander qui peut nommer le capitaine, et qui peut être capitaine.

Cette question qui, en droit français, offre un certain intérêt, est beaucoup plus importante en droit romain où la condition des personnes avait une grande influence sur la valeur et l'étendue de leurs obligations.

Qu'est-ce que l'exercitor

Nous allons voir qu'en droit romain l'*exercitor*, comme l'armateur en droit français peut être différent du propriétaire.

« *Exercitor vocatur, is ad quem quotidianus navis quæstus pervenit* (1) ».

(1) Gaius C. IV. § 71.

« *Exercitorem autem eum dicimus, ad quem obventiones, et reditus omnes perveniunt, sive is dominus navissit, sive a domino navem per aversionem conduxit, vel ad tempus, vel in perpetuum* » (1).

L'armateur (2), d'après ce texte peut donc être propriétaire ou simple locataire du navire.

Le texte parle d'un mode spécial de location : la *locatio per aversionem*. Des interprètes se sont exercés à en donner une définition ; ces mots équivalent à *in universum* c'est-à-dire en bloc (3).

Le propriétaire moyennant une redevance fixe ou perpétuelle que l'*exercitor* lui paie à forfait, se rend complètement étranger aussi bien aux risques de l'entreprise qu'à ceux de la navigation.

Qui peut-être exercitor.

Quelle capacité est requise pour pouvoir être *exercitor* ?
Ulpien nous répond :

(1) Ulpien, loi 1 § 13 D. de *exercitoria actione*.

(2) En droit français, « on appelle armateur celui qui arme un navire, c'est-à-dire qui le pourvoit de tout ce qui est nécessaire à la navigation à entreprendre, qui organise celle-ci en choisissant le capitaine : il se propose de réaliser des bénéfices en affectant le navire soit au transport des marchandises ou des personnes, soit à la pêche ». Lyon Caen et Renault, Précis. T. II. p. 44.

(3) Vinnius note *d* sous la loi 1, § 13 donne au mot *aversion* le sens suivant : « ... *Aversione quis locari dicitur, cum totum uno pretio non in singulas operas aut in pedes singulos mensurasve locatum est... Ratio nominis quod quasi aversi quodammodo negotium contrahamus, re omni neque perspecta, neque explorata bene.* »

« *Parvi autem refert, qui exercet, masculus sit, an mulier, paterfamilias an filiusfamilias vel servus* (1).

Parvi refert... dit Ulpien, mais seulement au point de vue de la validité des pouvoirs conférés ; suivant son texte mot par mot, nous saurons bientôt que la situation diffère dans le cas qu'il cite.

De l'impubère.

Il nous suffit d'ailleurs, dans ce même § 16, de continuer la lecture, et dès la phrase suivante, nous voyons que si l'armateur est impubère il faut qu'il ait l'*auctoritas tutoris* : « *Pupillus autem si navem exerceat, exigemus tutoris auctoritatem.* » Si donc sans le concours de son tuteur l'impubère avait armé un navire, il ne serait tenu que selon la règle générale « *quantum ea re locupletior factus est.* »

Du mineur.

L'exercitor est-il un mineur de 25 ans, il pourra obtenir la *restitutio in integrum* s'il prouve qu'en nommant le capitaine il a été lésé par la *lex præpositionis* qu'il a consentie (2).

Plus loin, Ulpien nous parle de la différence qu'il peut y avoir entre l'*exercitor sui juris* et l'*exercitor alieni juris*.

(1) Ulpien loi I § 16. D. *de exercitoria actione*

(2) Ulpien loi I, § 21 D. *de exercitoria actione* XIV I.

De l'exercitor alieni juris et de la responsabilité de son
paterfamilias

Lorsque l'exercitor est soumis à la puissance d'autrui (et on entend par là les individus « *utriusque sexus, vel filios, vel filias, vel servos, vel servas* (1) ») et qu'il a armé un navire de la volonté du maître, le *paterfamilias* profitera des bénéfices de l'entreprise; mais, par dérogation au droit commun il sera responsable des obligations contractées par le fils ou l'esclave.

« *Si is qui navem exercuerit, in aliena potestate erit, ejusque voluntate navem exercuerit, quod cum magistro ejus gestum erit, in eum, in cujus potestate is erit, qui navem exercuerit, judicium datur* (2). »

Mais Ulpien ne se contente pas de dire que le *paterfamilias* est tenu : il insiste pour nous affirmer qu'il est tenu pour le tout, « *in solidum* » s'il a autorisé le commerce de mer; et cela parce que « *ad summam rempublicam navium exercitio pertinet.* »

Voici d'ailleurs comment s'exprime ce jurisconsulte.

« *Licet autem detur actio in eum, cujus in potestate est, qui navem exercet, tamen ita demum datur, si voluntate ejus exerceat. Ideo autem ex voluntate in solidum tenentur, qui habent in potestate exercitorem* » (3).

Mais si au lieu d'autoriser, le *paterfamilias* a eu seulement connaissance (*scientia*) du commerce, il ne sera

(1) Ulpien loi 4 § 19. D. de exercitoria actione.

(2) Ulpien loi 1 § 19. D. de exercitoria actione.

(3) Ulp. loi 1 § 20. eod. tit.

tenu que de l'action tributoire, action par laquelle les créanciers de l'armateur viendront en concours avec le *paterfamilias* sur les deniers du pécule.

Si le maître a ignoré l'entreprise il ne sera tenu que *de peculio*.

Ces deux solutions nous sont données par Paul dans un même texte (1), « *Si servus non voluntate domini navem exercuerit, si sciente eo, quasi tributoria, si ignorante, de peculio actio dabitur* ».

Même règle d'ailleurs s'il s'agit d'une femme esclave :

« *Sed et si ancilla negociabitur, admittendam tributoriam dicimus* (2) ».

De la femme exercitor

L'exercitor navis peut être une femme libre, et les textes nous disent qu'elle est tenue des contrats faits par son préposé : loi 1 § 16 au Digeste, *de exercitoria actione* la loi 7 § 1 au Digeste, *de institoria actione*. Enfin la loi 4 au code *de Institoria et exercitoria actione* :

« *Et si a muliere magister navis praepositus fuerit, ex contractibus ejus ea exercitoria actione.... tenetur* (3) ».

Si Ulpien a déclaré formellement que les femmes peuvent préposer des *magistri navis*, c'est pour écarter les doutes qu'aurait peut-être fait naître le sénatusconsulte Velléien.

(1) loi 6 Pr. D. *cod. tit.*

(2) Ulpien loi 5 § 2 D. *de tributoria actione* XIV, 4.

(3) L. IV. T. XXV.

Il était en effet interdit à la femme de s'engager par convention directement ou indirectement pour autrui : il lui était défendu d'*intercedere*.

Au temps d'Auguste et de Claude : « *edictis eorum erat interdictum ne feminae pro viris suis intercederent* (1). » Dans la pratique on alla plus loin, et le sénatusconsulte Velleïen défendit d'une manière générale « *ne pro ullo feminae intercederent* (2). »

On s'était aperçu, dit M. de Fresquet(3), que souvent les femmes ne se rendaient pas compte de la gravité des engagements qu'elles prenaient... Mais l'incapacité de la femme se bornait aux engagements contractés pour cautionner un tiers ; elle pouvait très valablement payer pour autrui parceque la numération de la somme d'argent est un acte dont les conséquences sont faciles à apprécier (4).

Dans le cas où la femme est *exercitor*, on ne peut dire qu'elle *intercedit* ? elle ne cautionne pas le *magister* qu'elle a préposé. Elle doit être traitée comme si elle avait contracté elle-même, comme si elle était obligée directement puisque c'est pour elle que le *magister* a contracté. « *Nec juvabitur senatusconsulto, dit Vinius, quoniam in obligationibus principalibus, viro comparatur, nec sunt contractus hujusmodi alieni sed ipsius mulieris* » ; d'ailleurs si quelque doute subsiste, la loi 4, au code de *exercitoria actione* doit comme nous l'avons dit, le dissiper.

(1) loi. 2 Pr. D. *ad. Senatusc. Velleian.* XVI. I.

(2) loi. I et 8 § D. *eod. tit.*

(3) Traité de Droit Romain T. II. p. 148.

(4) loi. 3. D. *eod. tit.*

Du cas où il y a plusieurs exercitores et de la responsabilité qu'ils encourent.

Nous avons considéré jusqu'ici le cas d'un *exercitor* unique ; mais il peut y avoir plusieurs *exercitores* pour le même bâtiment.

Quelle est leur responsabilité à l'égard des tiers qui ont contracté avec le *magister navis* ? Sont-ils tenus proportionnellement à leur part d'intérêt dans le navire, ou, au contraire, sont-ils chacun responsable *in solidum* des obligations de leur magister ?

Le § 2 de la loi 1 au digeste *de exercitoria actione* nous répond :

« *Si plures navem exercent, cum quolibet eorum in solidum agi potest.* »

Quoique les raisons de décider soient différentes, c'est encore la même solution qui est admise aujourd'hui.

Elle répond en effet à des nécessités essentiellement pratiques, et, quoique les principes aient changé depuis le droit romain et l'ancien droit, la règle est restée la même.

Emérigon, Valin, Pothier, se référant au droit Romain se prononcent nettement en faveur de la solidarité.

« Les propriétaires de navires, dit le premier de ces auteurs, répondent solidairement de tout ce que fait leur capitaine dans le cours du voyage pour cause de navigation (1). »

Valin (2) est aussi explicite : « Si le navire appartient

(1) T. 2. p. 482. — Chap. 4 sect. 14.

(2) p. 569. — L. II. T. VIII art. 2.

à plusieurs, tous sont tenus solidairement des faits du maître. »

Pothier écrit : « lorsque le maître du navire a été préposé par plusieurs, chacun de ceux qui l'ont préposé est tenu de l'action exercitoire (1). »

Et ces trois auteurs rattachent leur solution au droit romain.

Enfin dans notre droit moderne, la jurisprudence admet la même doctrine, doctrine consacrée par un arrêt de la Cour de cassation rendu sur les conclusions de M. Bédarride (2), qui, lui aussi, invoque les mêmes textes : la loi 1, § 25 et la loi 2 au titre *de exercitoria actione*, que nous citons plus haut.

Mais est-ce bien dans ces textes d'Ulpien et de Gaius qu'on doit trouver un point d'appui sérieux à cette opinion ? Nous ne le croyons pas.

« En effet, écrit très justement M. Lyon-Caen dans une note sous l'arrêt précité, les textes romains ne prouvent rien aujourd'hui à l'appui de la solidarité qui existerait entre les armateurs. Car, si, à Rome, les *exercitores navis* étaient tenus *in solidum* quand le *magister navis* avait contracté, ils n'étaient tenus que chacun en proportion de sa part dans le navire, *pro portionibus exercitationis* » quand ils s'obligeaient eux-mêmes.

La loi 4 pr. *exercitoria actione* est formelle en ce sens. Chez nous, il est au contraire bien certain que si les copropriétaires d'un navire sont tenus solidairement,

(1) Traité de la Charte-partie. n° 50.

(2) 22 février 1877. S. 77. 1. 209.

dans l'un des cas, ils doivent l'être aussi dans l'autre. On ne conçoit pas dans nos idées modernes, comment l'intervention d'un mandataire peut transformer en obligation solidaire, la dette de personnes qui ne seraient tenues que conjointement si elles agissaient elles-mêmes.

Tout cela prouve bien qu'en droit romain c'est pour des motifs tout spéciaux et étrangers à notre droit que la solidarité était admise. »

Quels étaient donc ces motifs qui à Rome avaient amené à admettre cette action *in solidum*. Lorsque le Préteur contraint par les nécessités de la pratique introduisit l'action *exercitoria*, il ne créa pas une action nouvelle; il ne fit que modifier légèrement la formule de l'action donnée contre le *magister*.

Ainsi donc, soit que l'on attaquât le *magister*, soit que l'on attaquât les *exercitores*, c'était la même action que l'on exerçait; mais, de pure et simple qu'elle était contre le premier, elle devenait exercitoire lorsqu'on l'employait contre les seconds.

On comprend dès lors comment avec cette unité d'action, on fut obligé d'établir un recours *in solidum* contre chacun des *exercitores*.

En effet, quand on attaquait le *magister navis*, comme il s'était seul obligé, il était nécessairement tenu pour le tout; lorsqu'au contraire on recherchait les *exercitores*, comme l'action donnée contre eux était la même, sauf une variante dans la formule, ils étaient chacun également obligés pour le tout.

C'est donc par une raison de pur formalisme qu'on arriva à Rome à attribuer cette action « *in solidum* ».

On a voulu appuyer cette doctrine sur le rapprochement du § 25 loi 1 et de la loi 2 au titre *de exercitoria actione*, au Digeste.

En effet dans le premier de ces fragments, Ulpien nous dit que l'action est donnée « *in solidum* », et le fragment suivant, extrait de Gaius ajoute : « *ne in plures adversarios destringatur qui cum uno contraxerit* ». De ce que les compilateurs ont placé ces deux passages à la suite l'un de l'autre, doit-on en conclure qu'ils aient trait au même objet ?

Il n'est pas du tout certain que Gaius ait écrit ce texte au sujet de l'obligation *in solidum* des armateurs (1) ; et, dès lors, on ne peut rien conclure de ce rapprochement.

D'ailleurs le tiers qui contracte avec le capitaine a plutôt en vue la personne des armateurs que celle de ce dernier ; s'il sait qu'il y a plusieurs *exercitores*, il ne pourrait se plaindre de voir son action se diviser entre eux.

Cette action *in solidum* est donnée même quand un des copropriétaires du navire est capitaine.

« *Si plures exerçant, unum autem de numero suo magistrum fecerint hujus nomine in solidum poterint conveniri* » (2).

Il n'en était pas de même quand les divers *exercitores* exercent « *per se*. »

Dans ce cas il ne sont tenus chacun que dans la mesure de leur droit de propriété sur le navire.

(1) Frémery *études de droit commercial* p. 29 note 2.

(2) Liv. 4 § 1 D. *de exercitoria actione* XIV. 1.

On ne peut donc les considérer comme préposés les uns des autres. C'est ce que dit Ulpien :

« *Si tamen plures per se navem exerçant, pro portionibus exercitioni conveniuntur : neque enim invicem sui magistri videntur* (1) ».

Revenons à l'action *in solidum* (2) dont nous venons de parler, et voyons quelle est sa nature.

L'obligation des co-exercitores était-elle solidaire ou corréale.

À Rome, on pouvait être tenu *in solidum* par deux espèces d'obligations de nature différente : les obligations solidaires, et les obligations corréales. Nous avons donc à nous demander quelle est celle de ces deux appellations qui convient aux obligations des *exercitores*.

Essayons de voir rapidement quel est le caractère spécial à chacune de ces obligations (3).

Dans l'obligation corréale seule, il y a unité d'obligation,

(1) loi 4 Pr D *eod. tit.*

(2) Il faut discerner dans les textes les deux sens juridiques de l'expression *in solidum* ; elle s'applique tantôt à l'obligation du maître tenu pour le tout et non pas dans les limites du pécule, tantôt à l'obligation de plusieurs à chacun desquels le créancier peut demander le tout.

(3) Nous ne pouvons entrer ici dans de longs développements sur cette question si discutable ; il nous suffira d'essayer de dégager le principe.

unité de cause, (*una res vertitur*) (1) malgré la pluralité de sujets, actifs ou passifs. Quand la *litis contestatio* a eu lieu, il n'y a plus le même rapport d'obligations : malgré la pluralité de débiteurs, une seule et même obligation pèse sur tous, mais l'élection d'un seul d'entre eux libère tous les autres.

Au contraire, le caractère dominant de l'obligation solidaire est qu'il y a autant d'obligations distinctes que de personnes obligées. Le créancier a le droit de demander le tout à l'un des obligés ; mais si ce dernier ne paie pas, il peut se retourner contre les autres : c'est le paiement seul qui libère.

Exemple : une chose est confiée à plusieurs dépositaires « *adversus unum quemque eorum agi poterit ; nec liberabitur alter, si cum altero agatur, non enim electione sed solutione liberantur* » (2).

De même lorsqu'il y a deux tuteurs : « *Ex duobus tutoribus, si cum altero actum fuerit, alter non liberabitur* » (3).

Il n'y a pas dans ces hypothèses, l'unité absolue d'obligation qui est le signe distinctif de l'obligation corréale.

Dans cette dernière obligation, pour employer un langage figuré, le créancier n'a pour atteindre ses débiteurs qu'une seule flèche ; dans l'obligation simplement solidaire, il a autant de flèches que de débiteurs.

(1) Inst. III, XI. pr.

(2) Ulp. loi 1 § 9, D. *Depositi vel contra*. XVI III.

(3) Julien loi 18 § 1. D. *de Administ. et periculo tutorum*. XVI. VII.

Si maintenant nous appliquons ces principes à l'examen de l'obligation des armateurs, nous constatons qu'il y a unité de cause, et unité d'objet; c'est une seule et même action qui est donnée contre tous et non une action propre à chacun d'eux. Nous concluons donc que leur obligation est corréale, d'où cette conséquence importante qu'à partir de la *litis contestatio* avec un des *exercitores* les autres devraient nécessairement se trouver libérés. N'ayant qu'une seule action, quand le créancier s'en est servi une fois il a épuisé son droit et ne peut plus agir à nouveau.

« *Si plures mihi in solidum pro evictione teneantur, deinde post evictionem cum uno fuero expertus, si agam cum ceteris, exceptione me esse repellendum, Labeo ait.* » (1)

El ailleups, Ulpien écrit encore :

« *Si reus stipulandi extiterit, heres rei stipulandi duas species obligationis sustinebit; plane si ex altera earum egerit, utramque consumet: videlicet quia natura obligationem duarum quas haberet, ea esset, ut cum altera earum in iudicium deduceretur, altera consumeretur* (2) ».

Comme l'exprime fort bien M. Accarias (3) : « c'est une règle absolue que la *litis contestatio* rend non recevable une nouvelle action relative au droit déduit *in iudicium* ; la force de l'obligation civile se trouve donc épu-

(1) Ulpien loi. 51 § 4 D. *de evictionibus*. XXI. II.

(2) loi. 5 *in fine*. D. *de Fidejus*. XLVI. I. I. 2 et 16 *de duobus reis*.

(3) Précis t. II. p. 323.

sée à l'égard de tous les costipulants ou copromettants, même de ceux qui ne figurent pas au procès... Il est vrai que la *litis contestatio* engendre un droit nouveau ; mais ce droit ne saurait ni appartenir à des tiers, ni les grever, et ce sont évidemment des tiers que ceux qui, même ayant été parties au contrat, restent en dehors des poursuites. Désormais donc, la qualité de créancier ou de débiteur se fixe d'une manière exclusive et invariable sur la tête du *correus* demandeur ou défendeur.

En résumé, nous avons vu que pour être *exercitor*, la condition de l'individu n'avait pas d'importance. Les pouvoirs du préposé étaient les mêmes ; mais le recours des tiers avec qui le *magister navis* avait traité n'avait pas une valeur égale, selon que l'*exercitor* était *sui* ou *alieni juris*.

CHAPITRE III

DU MAGISTER NAVIS

La condition de l'*exercitor* n'avait aucune influence sur son droit de nomination du capitaine. Quelle que soit la condition de ce dernier, nous allons voir que la responsabilité encourue par l'*exercitor* sera la même.

Toutefois, comme nous l'avons dit précédemment, la valeur du recours engendré par cette responsabilité varie selon la condition de l'*exercitor*.

Qu'est-ce qu'un magister navis.

Tout d'abord, qu'est-ce exactement que le *magister navis* ? Répond-t-il à la dénomination actuelle du capitaine ?

Le mot de *magister navis* en droit romain est plus large que la dénomination de capitaine en droit français. Il comprend sous lui, non seulement le capitaine proprement dit, mais encore ceux qu'on adjoignait autrefois aux capitaines et qu'on nommait subrécargues : individus chargés spécialement de la cargaison au point de vue commercial (1).

(1) Lyon-Caen et Renault. Précis II, p. 423. Note 2.

Nous ne voulons d'autre preuve de l'exactitude de notre définition que ce passage qui suppose le cas où il y a plusieurs *magistri* ; il n'est pas probable que le soin de la direction d'un navire fut confié à plusieurs : « *male enim regitur navis si non ab uno regatur* (1). »

Du cas où il y a plusieurs *magistri*

Nous croyons donc qu'à côté du *magister* par excellence, du capitaine « *cui totius navis cura mandata est* » (1), il peut y avoir d'autres *magistri*, ceux auxquels les §§ 3, 13 et 14 de la loi 1^o au titre *de exercitoria actione* font allusion. Ce sont les préposés chargés de gérer la marchandise, de toucher le frêt, de faire en général les opérations commerciales.

Ils pouvaient être commis chacun à une opération distincte, « *divisis officiis* » et dans ce cas ils obligeaient l'*exercitor* « *pro cujusque officio* » ; ou ils étaient simultanément préposés à la totalité des opérations *non divisis officiis*.

Chacun en principe, dans ce cas, avait pouvoir pour le tout : « *Si plures sint magistri, non divisis officiis, quodcumque cum uno gestum erit, obligabit exercitorem* » (2).

Mais, la plupart du temps, on restreignait leurs pouvoirs par cette clause insérée dans la *præpositio* : qu'au-

(1) Francisc. Stypmannus.

(2) loi I § 13. D. *de exercitoria actione* XIV-I.

cun d'eux ne pourrait agir sans le consentement de tous les autres.

« *Sed et si sic præposuit, ut plerumque faciunt, ne alter sine altero quid gerat, qui contraxit cum uno sibi imputabit* » (1).

Le mot de capitaine, dans son sens propre, se trouve peut-être plus exactement traduit par le terme de *navigularius*, tel qu'il est employé au § 1. D. *locati conducti* XIX-II et au code, loi I de *prædiis et omnibus rebus navigulariorum* XI. II. et loi 2 de *naufraigiis* XI-V.

Mais au point de vue qui nous occupe, peu importe que le *magister* soit le capitaine ou un autre préposé simplement commercial ; les effets de ses actes rejailliront au même titre sur *l'exercitor* dont il est le mandataire.

En droit français, les règles concernant le capitaine de navire ne s'appliquent qu'à la navigation maritime ; nous allons voir qu'en droit romain il n'en était pas de même. Le terme de *magister navis* désignait aussi bien l'individu qui commandait un bâtiment de mer, que celui qui était préposé à la conduite d'un bateau sur une rivière, ou sur un lac, soit même à la direction d'un simple radeau. C'est ce que nous dit Ulpien (2) : « *Navem accipere debemus, sive marinam, sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget, sive schedia sit...* » (3)

(1) loi I § 44. D. *eod. cit.* XIV-I.

(2) Loi I § 6 D. de *exercitoria actione* XIV. L

(3) Il faut rapprocher les dispositions de la *lex Claudia*, Tite-Live XXI. 63, Mommsen hist. romaine. I. p. 273.

Du magister alieni juris

Le *magister* peut être esclave, ou fils de famille sous la puissance du préposant ; il peut même être un *extraneus*, c'est-à-dire étranger à lui, esclave d'autrui, homme libre (ingénu ou affranchi).

« *Cujus autem conditionis sit magister iste, nihil interest, utrum liber an servus, et utrum exercitoris an alienus : sed nec cujus ætatis sit, intererit, sibi imputaturo qui præposuit (1) ».*

Nécessité absolue de l'action exercitoire quand le magister est en puissance

Il est certain qu'à l'origine le prêteur avait créé l'action *exercitoria* pour le cas où le préposé était en puissance, pour donner au tiers qui a traité avec lui un recours efficace ; mais on l'accorda ensuite pour le préposé *extraneus*. C'est ce que dit Gaïus (2) : «... *quin etiam licet extraneum quis quemcumque magistrum navi præposuerit, sive servum, sive liberum, tamen ea prætoris actio in eum redditur.* »

L'utilité de cette action exercitoire était certaine, quand le préposé était un individu en puissance, car alors son crédit personnel étant nul ou à peu près, il se prévalait de celui du préposant.

(1) Ulpien loi 1 § 4. D. *eod. tit.* XIV. I. Cpr. loi 7 § 1 et 2 de *institoria actione* XIV-III et Papinien, loi 29 § 2 *eod. tit.*

(2) C. IV. § 71.

Si, au contraire le *magister navis* était un homme libre, il avait contre l'*exercitor* une action *mandati* ou *negotiorum gestorum* qu'il pouvait céder au tiers avec qui il avait contracté.

Cette extension de l'action *exercitoria* avait déjà eu lieu à l'époque des jurisconsultes classiques, c'est-à-dire vers la fin du second siècle, (loi 7 § 1. D. *de Institoria actione* XIV. III. et loi 1 § 4. D. *de exercitoria actione*. XIV. I).

On comprendra facilement (et cette remarque est intéressante à faire au point de vue du développement de l'idée de mandat) comme l'explique Vinnius (1), que ceux qui ont contracté n'ont pas du s'occuper de la condition du *magister*; ce n'est pas sa foi qu'ils ont suivi, mais celle du préposant, qui, à ses risques et périls, a investi qui bon lui semblait de sa confiance.

Dès lors, qu'importe la qualité de ce *magister*, puisque l'obligation a passé au-dessus de sa tête pour aller se fixer sur celle du préposant.

Extension de l'action et naissance de l'idée moderne de mandat

L'examen de cette solution offre le plus grand intérêt, si on la compare avec les principes généralement admis à Rome sur le mandat.

Les obligations naissaient dans la personne du manda-

(1) « *Quia voluntate domini negotium gestum, ac proinde cum eo ipso quodammodo contractus intelligitur.....* » Instit. Comm. § 2 L IV. 17.

taire. Poursuivi par celui avec qui il avait contracté, il exécutait l'obligation, et se faisait ensuite indemniser par le mandant en agissant contre lui par l'action *mandati contraria*. On s'inquiétait peu en traitant, de la capacité de ce dernier, tandis que c'était celle du premier qui donnait toute sa valeur à l'obligation.

En notre matière, rien de semblable, et nous trouvons un mandat se rapprochant sensiblement du mandat tel que nous le concevons actuellement.

Le *magister navis* est obligé, mais ce n'est pas lui qu'on poursuivra ; il sert plutôt d'intermédiaire entre deux parties : le tiers envers lequel il s'est obligé, et l'*exercitor*. Celui avec lequel il a contracté n'agira pas contre lui, mais au moyen de l'action *exercitoria*, dirigera son action directement contre le préposant.

Sa personnalité n'a donc aucune influence sur la validité du contrat, car ce qu'on a du considérer, c'était la personne de l'*exercitor* et non la sienne.

Il fallait que l'*exercitor* fut capable au moment de la *præpositio*.

En un mot, un incapable pouvait être *magister navis*, mais ainsi que nous l'avons exposé, c'est l'*exercitor* qui devait être capable pour être obligé : (nous avons vu, en effet, qu'un impubère devait obtenir l'*auctoritas tutoris*).

Mais à quel moment cette capacité était-elle exigée ? Au moment de la *præpositio*, car c'est du fait de cette *præpositio* que résultait l'obligation, et non du contrat passé par le *magister navis*.

Nous devons, en terminant ce chapitre nous occuper d'une difficulté spéciale que créait la *præpositio* de l'esclave d'autrui.

Il pouvait arriver que cet esclave, préposé par un tiers, traitât avec son maître pour le compte du préposant.

Le maître de l'esclave aura l'*actio exercitoria* contre l'armateur, quoique ce soit avec son propre esclave qu'il ait traité, comme nous venons de le dire.

En effet, l'action naît non pas du contrat fait avec le *magister navis*, mais de la *præpositio* :

« *Si eum qui in mea potestate sit magistrum navis habeas, mihi quoque in te competit actio, si quid cum eo contraxero* (1)... »

Le magister navis peut déléguer ses pouvoirs.

Le *magister navis* préposé par l'armateur ne peut-il pas déléguer ses pouvoirs, et, dans le cas où il l'aurait fait, les actes de celui qu'il se sera substitué, engageront-ils

(1) Paul, loi 5, Pr.D. *de exercitoria actione* XIV.I ; et Vinnius ajoute le commentaire suivant : « *Sensus est, posse eum, qui cum magistro contraxit, etiam eo casu, quo adversus exercitorem actionem non habet, cum magistro experiri actione civili, et ad hoc satis esse, quod etiam exercitoriam habiturus fuerit, si non obstaret conditio personæ exercitoris. Quippe prætorem non ea mente introduxisse exercitoriam, ut perimeret eam, quæ ex contractu in magistrum competit, et quasi novatione facta hanc in illam transferet, sed ut civili actione honoraria adjiceret, atque, ita ei, qui cum magistro contraxit, plenius consulere.* » *ad. leg. § 1 XIV note (a).*

l'exercitor au même titre que ceux qu'il aurait fait lui-même ?

Non seulement Ulpien (1) admet la validité de cette *præpositio* en thèse générale, mais il l'admet même quand elle a été faite malgré la défense formelle de *l'exercitor*.

« *Magistrum autem accipimus non solum quem exercitor præposuit, sed, et eum quem magister... omnia enim facta magistri præstare quem præposui alioquin contrahentes decipientur.* »

Cet auteur donne comme raisons : la sûreté qu'exigeait le crédit (*alioquin contrahentes decipientur*) et l'intérêt de la navigation. (*eo usque producendam utilitatem navigantium*).

Nous avons pu constater au cours de cette étude succincte sur la condition du *magister navis* le progrès fait dans le droit romain par l'idée de représentation.

Nous allons maintenant nous demander dans quelle mesure le *magister* pouvait engager *l'exercitor*.

(1) Loi I § 5 D. *eod. tit.* XIV. I.

CHAPITRE IV

QUELS ACTES DU MAGISTER NAVIS ENGAGEAIENT LA RESPONSABILITÉ DE L'EXERCITOR

SECTION I. — *Des contrats conclus par le magister navis.*

En droit français, la responsabilité de l'armateur à raison des actes du capitaine se trouve restreinte par la faculté d'abandon du navire et du fret, (art. 216, C.co.) mais cette idée de faveur pour la navigation, de limiter à la fortune de mer le recours contre l'armateur, est moderne et n'avait pas encore fait son apparition à Rome.

Autre différence entre notre droit et le droit romain : tandis que dans tous les cas la représentation est complète et absolue dans notre droit, il n'en était pas de même à Rome, car si le *magister* était par exemple un *extraneus*, ou un esclave muni d'un pécule l'action pouvait être exercée soit contre lui, soit contre *l'exercitor*.

A Rome, pour que la responsabilité de *l'exercitor* fut encourue, il fallait deux conditions : 1° que le préposé ait traité dans la limite de ses pouvoirs, et 2° qu'il ait traité en qualité de *magister navis*. (Africain, loi 7, Pr. D. *de exercitoria actione* XIV.I).

Le magister doit traiter dans la limite de ses pouvoirs.

Cette condition, que le capitaine ait contracté dans la limite de ses pouvoirs, pouvait être très préjudiciable aux tiers qui ne savaient pas toujours quelles étaient les conditions de la *lex præpositionis*. Aussi était-il du devoir de l'*exercitor* de faire connaître la limite du mandat qu'il avait confié à son *magister* (loi 11 § § 4 et 5 D. de *Institoria actione* XIV-III).

Pour l'*institor*, nous trouvons au Digeste comment on portait à la connaissance des tiers la *præpositio*, en un mot, quelles étaient les formalités de publicité.

Nous nous demandons en l'absence de textes comment on opérait pour le *magister navis*.

Peut-être l'*exercitor* avait-il l'habitude de remettre au capitaine un écrit indiquant la mission dont il était chargé ; peut être exigeait-on à bord de chaque navire, comme actuellement certains papiers ou documents pour établir l'identité, les pouvoirs du capitaine... ce sont là de simples conjectures qui n'ont aucun appui dans les textes.

Quoiqu'il en soit, l'*exercitor* devait donner à son *magister* une *lex præpositionis* en termes clairs ; il serait en faute s'il l'avait intentionnellement rédigée en termes obscurs ou captieux.

Cette restriction des pouvoirs du *magister* à Rome se comprend facilement si on se rappelle que ce terme de *magister* ne désigne pas exclusivement le capitaine, et que ce *magister* pouvait comme nous l'avons dit recevoir des mandats très différents.

Comme le dit Ulpien, c'est dans les termes de cette *præpositio* qu'il faut voir le principe dominant dans notre matière : « *præpositio certam legem dat contrahentibus.* (1) »

L'armateur ne se trouve donc obligé, en principe, que par les contrats faits par le *magister navis* dans les limites de sa mission.

« *Non autem ex omni causa prætor dat in exercitoriam actionem, sed ejus rei nomine, cujus ibi præpositus fuerit* (2)... »

«... C'est pourquoi ajoute Ulpien (3), si l'armateur a préposé quelqu'un sur le navire pour percevoir seulement le prix du transport, et non pour le louer parce que peut-être l'armateur avait déjà loué le navire, ce dernier ne sera pas tenu par l'affrètement conclu par le *magister navis*... il faut encore dire que l'armateur n'est pas tenu si le préposé était chargé de ne porter que certaines marchandises, comme des légumes, du chanvre, et qu'il eut loué le vaisseau pour porter du marbre. »

Nous tirerons donc cette conclusion, que les tiers en traitant avec le capitaine feront prudemment de s'enquérir de ses pouvoirs.

Des actes qui sont autorisés implicitement par la *lex præpositionis*

Il ne faudrait pas toutefois interpréter cette solution

(1) Ulpien loi I § 42. D. *exercitoria actione*. XIV. I.

(2) Ulp. loi 1 § 7 D. *eod. tit.*

(3) Ulp. loi 1 § 12 D. *eod. tit.*

d'une façon étroite, car certains actes peuvent ne pas rentrer explicitement dans les pouvoirs conférés à l'*exercitor*, et le *magister* pourrait cependant en les faisant, engager la responsabilité de son préposant.

Tels sont les actes qu'il est obligé de faire pour remplir sa mission, à cette seule condition qu'ils ne lui soient pas interdits formellement par la *lex præpositionis*.

Pour justifier cette opinion on disait qu'en ordonnant au *magister navis* d'atteindre un but, la *lex præpositionis* l'autorisait implicitement à employer tous les moyens nécessaires pour arriver à bonne fin.

Notamment, le *magister* pouvait emprunter de l'argent pour réparer le navire, compléter son armement, embaucher des matelots, etc.

« *Quid si mutuam pecuniam sumpserit, an ejus rei nomine videatur gestum? Et Pegasus existimat, si ad usum ejus rei, in quam præpositus est, fuerit mutuatus, dandam actionem; quam sententiam puto veram. Quid enim si ad armandam instrumendamve navem vel nautas exhibendos mutuatus est* ».

Nous ne reviendrons pas sur le cas où il y a plusieurs *magistri*, les mêmes règles sont applicables, et nous avons distingué précédemment les cas où ils étaient engagés soit *divisiis officiis* soit *non divisiis officiis*.

Le *magister navis* dit avoir traité à raison de sa qualité de *magister*.

Il fallait, avons-nous dit, que le *magister* ait contracté en cette qualité pour engager son préposant; comme le

dit Africain le créancier doit s'inquiéter « *ut sciat in hoc se credere, cui rei magister, quis sit præpositus* (1). »

En effet cette faculté d'engager l'*exercitor* n'est donnée qu'à raison du contrat qui a commis le capitaine à la direction du navire. Les rapports entre les tiers et le préposant ne peuvent donc naître que comme conséquence des actes faits à ce titre.

Il n'en serait certainement plus de même si le capitaine avait contracté pour ses besoins personnels.

Le tiers devra-t-il s'assurer par lui-même que l'argent qu'il a prêté est bien employé pour le navire ; doit-il contrôler l'usage que le *magister* fera de ses deniers ? Il suffit qu'il se fut informé si dans l'intérêt de l'expédition le *magister* a réellement besoin de faire la réparation ou d'acheter la chose pour le paiement de laquelle il demande à emprunter. On ne peut d'ailleurs exiger qu'il surveille l'affectation donnée à ses deniers, on s'occupe de savoir s'ils ont été utilement dépensés, c'est ce que dit Africain au *Principium* de la loi 7 :

«*quesitum est, an non aliter Titius exercitoria tenetur, quam si creditur probaret pecuniam in refectiorem navis esse consumptam? Respondit creditorem utiliter acturum, navis in ea causa fuisset, ut refici deberet: etenim ut non oportet creditorem ad hoc adstringi, ut ipse reficiendæ navis curam suscipiat, et negotium domini gerat.*

Comme conséquence, si le capitaine après avoir emprunté pour un besoin réel de la navigation, dépense l'ar-

(1) Loi 7. Pr. D. *de exercitoria actione*.

gent autrement, *l'exercitor* sera responsable a l'égard du prêteur ; *l'exercitor* supporte les conséquences du mauvais choix qu'il fait.

« *Unde quærit Ofilius, si ad reficiendam ratem mutuat, nummos in suos usus converterit, an in exercitorem detur actio ? Et ait, si hac lege acceperit, quasi in navem impensurus, mox mutavit voluntatem, teneri exercitorem, imputaturum sibi cur talem præposuerit (1) ».*

Il faudra donc surtout rechercher si la bonne foi du tiers contractant a été entière : « ... *et in summa aliquam diligentium in ea creditorem debere præstare (2) ».*

Si nous rapprochons l'un de l'autre les deux textes que nous venons de citer, nous concluons que pour rendre *l'exercitor* responsable, il fallait plusieurs conditions.

Des conditions exigées, d'après Dumoulin pour rendre l'exercitor responsable

Dumoulin (3) en déduit quatre : « *Primo enim necesse ut magister navis dicat se petere illud mutuum ad refectionem navis.*

Secundo quod indigeat refectioe.

Tertio ut tantum det mutuo quantum sufficit refectiioni et non plus.

Ultimo quod illud fiat loco et tempore ubi sit verisimile navem posse refici.

(1) loi 1 § 9. D. *eod. tit.* XIV I.

(2) loi 7 § 1 D. *eod. tit.* XIV I. Africain.

(3) Commentaires. IV. 25 *in fine*.

Unde si unum ex his deesset, non haberet exercitoriam propter tacitum mandatum factum et domino vel exercitore magistro. »

L'exemple traditionnel que cite le Digeste pour le cas où l'*exercitor* aurait été attaqué à raison d'un emprunt fait par un *magister* sans nécessité, est celui du capitaine empruntant de l'argent pour acheter des voiles dans une île où l'on en trouve pas : « ... *quid enim, inquit, si ad velum emendum in ejusmodi insula pecuniam quis crediderit, in qua omnino velum comparari non potest. »*

Dumoulin dans sa troisième règle fait allusion à la loi 7 *principium* au titre *de exercitoria actione* dans laquelle il est dit que si la somme prêtée est supérieure à celle qui était nécessaire pour réparer le navire, l'*exercitor* ne sera responsable que jusqu'à concurrence de la somme utilisée pour les besoins du navire ; il convient toutefois d'ajouter que si le *magister* a trompé l'emprunteur, l'*exercitor* restera néanmoins tenu. « *Sed et in pretiis rerum empturum fefellit magister, excitoris erit damnum non creditoris* (1). »

L'exception du Senatusconsulte Macédonien ne peut être opposée à celui qui a prêté au fils de famille comme *magister navis*.

Une difficulté pouvait se présenter au cas où le *magister navis* fils de famille a emprunté sans que cela lui fut explicitement permis par la *lex præpositionis*, et cette difficulté naissait à cause du sénatusconsulte Macédonien.

(1) Ulp. loi I § 40 D. *eod. tit.* XIV. I.

Aux termes de ce sénatusconsulte, le prêteur n'a en principe d'action ni contre l'emprunteur, ni contre le père de famille, et si le magistrat consent à lui en accorder une (1), elle peut être repoussée par *l'exceptio senatus-consulti Macedoniani*.

Mais dans le cas dont nous nous occupons, le prêteur dira qu'en préposant son fils à la direction du navire, le *paterfamilias* lui a permis d'emprunter, ou que tout au moins l'emprunt a du profiter au commerce, et, par conséquent, au père lui-même.

Les emprunts faits par le fils pour son commerce obligeront donc le père, au moins jusqu'à concurrence de ce dont ils lui auront profité.

De la révocation du *magister*

De ce que le *magister navis* n'engage l'armateur qu'en vertu de la *lex praepositionis*, déduisons aussitôt que les actes faits par le préposé après sa révocation ne pouvaient produire aucun effet à l'égard du préposant ; mais dans l'intérêt des tiers, il faut se demander comment pouvait être révoqué le mandat.

Nous savons pour *l'institutor* comment on portait la révocation à la connaissance des tiers (loi 17. §§ 2 et 3. *D de institutoria actione* XIV.III) mais rien n'est dit pour le *magister navis*.

Quand le vaisseau était au port on pouvait par voie

(1) Ce qu'il fait lorsqu'il n'est pas sûr, d'être dans un cas où le sénatusconsulte soit applicable.

d'affiches annoncer le changement survenu dans la condition du *magister*, mais que faire si le navire était en route ou dans un port étranger ?

Les textes ne nous disent rien à ce sujet, et on est généralement obligé de conclure que le *magister* engage son *exercitor*, à moins qu'en fait, la révocation ait pu être portée à la connaissance des tiers avec qui il a contracté.

L'exercitor n'est tenu que des contrats du magister et non de ceux des hommes de l'équipage.

L'armateur n'est tenu que des contrats du capitaine, ceux des matelots qui sont étrangers et ne motiveraient pas un recours contre lui. Le fondement de l'obligation étant, nous l'avons dit, le consentement donné à la *præpositio*, ce fondement fait complètement défaut ici.

Ce n'est pas à dire que les matelots soient complètement étrangers à l'armateur, et qu'ils ne puissent jamais l'obliger. Nous venons de dire qu'il était responsable de leurs délits ; cette responsabilité, si l'auteur du délit est un esclave appartenant à l'armateur, est limitée par la faculté d'user de l'abandon noxal : « *Hac autem actione suo nomine exercitor tenetur, culpæ scilicet suæ qui tales adhibuit... servorum autem suorum nomine noxali duntaxat tenet* (1). »

(1) Ulpien, loi 7, § 4, D. *Nautas caupones*, IV-IX. Cpr. loi 3, § 3 *eod. tit.*

SECTION II. — *Des délits ou quasi délits du magister navis.*

L'*exercitor navis* n'est pas seulement responsable des actes de son *magister navis* faits dans la limite de ses pouvoirs ; il se peut que le *magister* ait commis des délits, ou des quasi-délits ; sa responsabilité sera-t-elle également encourue dans ce cas ?

Comme le capitaine n'est lié à l'armateur que par suite de la *lex praepositionis*, il nous paraît certain dès maintenant que les délits ou quasi-délits commis en dehors de ses fonctions, *extra officium*, ou en violation de ses attributions, ne peuvent préjudicier au préposant (1).

Cependant, lorsque le *magister* a commis un délit dans l'exercice de ses fonctions, il faut, au point de vue de la responsabilité de l'*exercitor* distinguer si le préposé est esclave ou fils du préposant ; dans ce cas, la victime du délit peut intenter l'action née du délit *noxaliter*.

Lorsque le préposant est attaqué *noxaliter* il peut se libérer en faisant l'abandon de l'esclave ; on se pose la question de savoir si par l'action exercitoire, la victime du délit se basant sur ce qu'il a été commis à raison de la *praepositio*, ne peut pas demander à être indemnisée intégralement.

Puis une seconde question doit être résolue : si le préposé est un homme libre, ou l'esclave d'autrui, la victime

(1) Pour les délits commis *extra officium* d'après Voët, une action est donnée à la victime contre le préposant, mais seulement, *quatenus inde locupletior factus est* à moins que le préposant ne soit complice du délit.

peut-elle recourir par l'action *exercitoria* contre le préposant ?

Une opinion refuse tout recours contre le préposant. Elle argumente de ce que le préposé en commettant un délit a nécessairement outrepassé son mandat ; l'action exercitoire n'a donc pu naître.

Mais nous avons cité précédemment la loi 1 § 10 dans laquelle, d'après Ulpien, le préposant est formellement tenu du quasi-délit commis par le *magister navis* qui a trompé un prêteur en exagérant la valeur des objets dont il avait besoin pour le navire. Cette opinion est donc en contradiction absolue avec ce texte.

D'après une seconde opinion, le préposant est tenu, mais n'est tenu que *noxaliter* des dommages causés ; il pourra donc se libérer en abandonnant à la victime l'auteur du délit.

Une troisième opinion qui a selon nous l'avantage de trouver un point d'appui dans les textes nous paraît devoir être adoptée : elle décide que le préposant est intégralement responsable des délits que le préposé a commis dans l'exercice de ses fonctions (1)

Il est d'ailleurs de toute équité que le préposant subisse les conséquences du choix qu'il a fait ; s'il a préposé un homme malhonnête ou inhabile, ce n'est pas aux tiers à en supporter les conséquences.

Nous avons dit que les textes étaient en faveur de notre opinion ; en effet nous pouvons citer la loi 1 § 2.

(1) Dumoulin *commentarium ad codicem* IV. 25 et par analogie, loi I. D. 2. D. *de publicanis* XXIX. IV.

L'armateur nous dit Ulpien est responsable des délits des matelots, parce que le *magister navis* doit veiller à les empêcher de commettre des fautes ou de se rendre coupables de dol.

« ... *Ex delicto cujusvis eorum qui navis navigandæ causa in nave sint, detur actio in exercitorem: alia enim est contrahendi causa, alia delinquendi, si quidem qui magistratum præposuit, contrahendi cum eo permittit, sed culpa et dolo carere eos curare debet.* »

On tire de ce texte un argument *a fortiori* : ce n'est pas l'armateur qui choisit les matelots, c'est plus généralement le *magister navis*, si donc l'armateur répond du dol de gens qu'il n'a pas choisis, *a fortiori* répondra-t-il de celui du capitaine qu'il a désigné lui-même.

A l'appui de notre opinion nous citerons encore la loi I, § 2 D. L. IV. T. IX, qui rend l'armateur responsable de vols commis à bord par le *magister*.

Citons encore comme simple rappel la loi I § 10 au titre *de exercitoria actione* dont nous avons déjà parlé plusieurs fois.

CONCLUSION

Ainsi la responsabilité du propriétaire de navire à Rome était indéfinie lorsque le *magister navis* s'était obligé dans les limites de son mandat.

Il n'y a en effet aucune comparaison à établir entre l'abandon noxal que pouvait faire le *paterfamilias*, abandon fondé sur ce principe, que la responsabilité résultant de la puissance dominicale ou paternelle ne doit pas être étendue au-delà de ce que vaut la personne soumise à cette puissance, et l'abandon du navire et du fret admis dans notre droit.

Nous avons vu qu'avec le commerce maritime est née l'idée de représentation dans les contrats ; nous ne suivrons pas les progrès qu'elle a faits dans d'autres branches du droit. Il nous a suffi, et c'était là tout notre but, de montrer comment est née cette idée moderne et quel a été sa portée à son origine.

TABLE DES MATIÈRES

DROIT ROMAIN

	Pages
PRÉLIMINAIRES.....	1
CHAPITRE I. — <i>Exposé sommaire de l'idée de non-représen-</i> <i>tation et des circonstances qui ont fait</i> <i>jour au principe inverse.....</i>	3
De l'idée de non-représentation.....	3
La non-représentation n'est pas gênante à l'origine, et se justifie parfaitement.....	5
Le commerce à Rome était vu avec défaveur.	7
L'organisation de la famille romaine permet- tait d'éviter cette défaveur	10
Les fils de famille et les esclaves n'obli- geaient pas les <i>paterfamilias</i>	11
Création des actions <i>quod jussu, de peculio,</i> <i>de in rem verso</i>	13
Insuffisance de ces actions.....	14
Naissance de l'action <i>exercitoria</i>	15
Nature de l'action <i>exercitoria</i>	18
CHAPITRE II. — <i>De l'exercitor</i>	20
Qu'est-ce que l' <i>exercitor</i>	20
Qui peut être <i>exercitor</i>	21
De l'impubère	22
Du mineur.....	22
De l' <i>exercitor alieni juris</i> et de la responsa- bilité de son <i>paterfamilias</i>	23
De la femme <i>exercitor</i>	24
Du cas où il y a plusieurs <i>exercitores</i> et de la responsabilité qu'ils encourent.....	26
L'obligation des <i>co-exercitores</i> était-elle soli- daire ou corréale.....	30

CHAPITRE III. — <i>Du Magister navis</i>	34
Qu'est-ce qu'un <i>magister navis</i>	34
Du cas où il y a plusieurs <i>magistri</i>	35
Du <i>magister alieni juris</i>	37
Nécessité absolue de l'action <i>exercitoria</i> quand le <i>magister</i> est en puissance.....	37
Extension de l'action et naissance de l'idée moderne du mandat.....	38
Il fallait que l' <i>exercitor</i> fut capable au mo- ment de la <i>præpositio</i>	39
Le <i>magister navis</i> peut déléguer ses pouvoirs.	40
CHAPITRE IV. — <i>Quels actes du magister navis engageaient la responsabilité de l'exercitor</i>	42
Section I. — Des contrats conclus par le <i>ma- gister navis</i>	42
Le <i>magister</i> doit traiter dans la limite de ses pouvoirs.....	43
Des actes implicitement autorisés dans la <i>lex præpositionis</i>	44
Le <i>magister navis</i> doit avoir traité à raison de sa qualité de <i>magister</i>	45
Des conditions exigées d'après Dumoulin pour rendre l' <i>exercitor</i> responsable....	47
L'exception du Sénatusconsulte macédonien ne peut être opposée à celui qui a prêté au fils de famille comme <i>magister navis</i> .	48
De la révocation du <i>magister navis</i>	49
L' <i>exercitor</i> n'est tenu que des contrats du <i>magister navis</i> et non de ceux des hommes de l'équipage.....	50
Section II. — Des délits ou quasi-délits du <i>magister navis</i>	51
Conclusion	54

DROIT FRANÇAIS

DE L'ENGAGEMENT
DES GENS DE MER

Illi robur et æs triplex
Circa pectus erat, qui fragilem truci
Commisit pelago ratem
Primus.....

(HORACE, *Ode* III).

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

- Cleirac.** — Us et coutumes de la mer.
- Valin.** — Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681.
- Emerigon.** — Traité des assurances et du contrat à la grosse.
- Pothier.** — Du contrat de louage.
— — Du louage des maletots.
- Pardessus.** — Cours de Droit commercial.
— — Collection des lois maritimes.
- Boulay-Paty.** — Cours de Droit commercial maritime.
- Fremery.** — Etudes de Droit commercial.
- Bravard-Veyrieres.** — (Complété par Demangeat) Traité de Droit commercial.
- Alauzet.** — Commentaire du Code de commerce.
- A. Caumont.** — Dictionnaire de Droit maritime.
- Ruben de Couder.** — Dictionnaire de Droit commercial.
- Dalloz.** — Répertoire et supplément (*Droit maritime et capitaine.*)
- Bédarride.** — Commentaire du Code de commerce.
- Cresp.** — (complété par Laurin) Cours de Droit maritime.
- Boistel.** — Précis du cours de Droit commercial.
- A. Desjardins.** — Traité de Droit commercial maritime.
- de Valroger.** — Commentaire du titre II du code de commerce.
- Lyon-Caen et Renault.** — Précis de Droit commercial. Tome II
— — Traité de Droit commercial, Tome V

OUVRAGES SPÉCIAUX

Beaussant. — Lois de la Marine marchande.

Filleau. — Engagement des équipages.

Eloy et Guerrand. — Capitaines, maîtres et patrons.

Clercq et Vallat. — Guide pratique des consulats.

De Courcy. — Questions de Droit maritime.

— La loi du 12 août 1885.

Fournier. — Traité d'Administration de la Marine

Recueil de jurisprudence de Marseille.

— — — **du Havre.**

— — — **de Nantes.**

— — — **d'Anvers.**

Revue Internationale du Droit maritime.

Bulletin officiel de la marine.

Recueil des lois et arrêtés de la Marine.

DROIT FRANÇAIS

DE L'ENGAGEMENT DES GENS DE MER

PRÉFACE

« Le commerce de mer, a dit Louis XIV (1), est un des plus puissants moyens pour apporter l'abondance pendant la paix, et rendre en guerre la force d'un état formidable. »

Ces paroles sont aussi vraies de nos jours qu'elles l'étaient il y a deux siècles. La marine est une source de prospérité et de richesse pour les nations, et la puissance d'un peuple est incomplète, lorsqu'il ne peut appuyer sa suprématie sur terre par la suprématie navale.

Ce fut la faiblesse de notre flotte et le manque de marins qui causèrent l'insuccès de l'expédition d'Égypte, et empêchèrent plus tard Napoléon d'abattre le prestige de l'Angleterre.

(1) Préambule d'un édit de 1666.

Au contraire, dans nos guerres du XVII^e siècle, notre marine et nos corsaires furent pour une grande part dans nos succès.

Mais suffit-il à un état d'avoir des côtes et des ports, d'avoir des capitaux à engager dans les expéditions maritimes ? Lui suffit-il d'avoir de bons constructeurs qui feront les navires les plus perfectionnés ? Non, tout bon outil demande un bon ouvrier, et si nombreuse et si belle que soit une flotte militaire ou commerciale, elle ne vaudra que par l'habileté de ceux qui la monteront.

On improvise à la rigueur un soldat, ou un ouvrier dans certaines industries, mais on n'improvise pas un marin.

Cette profession exige une éducation assez longue et un tempérament spécial. Aussi lorsqu'une nation a le bonheur de posséder une population maritime instruite, s'en montre-t-elle jalouse, et, cherche-t-elle par tous les moyens à l'empêcher d'abandonner la flotte nationale. C'est ce qui justifie le régime spécial auquel sont soumis nos hommes de mer en France.

Il est inutile de rappeler le courage et l'abnégation dont nos marins font preuve en toutes circonstances.

Qu'ils luttent contre leurs ennemis habituels, la tempête ou l'Océan, ou que la Patrie les réclame comme soldats, ils se comportent toujours avec le même héroïsme, la même bravoure, la même insouciance du danger.

Il est intéressant de se demander comment l'Etat parvient à encourager dans leur profession, et à conserver sous la main ces hommes dont il peut avoir besoin à tout instant pour équiper sa flotte.

Ce double but est atteint en grande partie par la façon dont est réglementé le contrat d'engagement des gens de mer, et par le contrôle que l'Etat lui impose. C'est pourquoi nous avons voulu faire une étude spéciale de ce contrat dont la réglementation peut avoir une si grande influence sur la prospérité nationale.

INTRODUCTION

« *Le capitaine est seul maître à son bord après Dieu.* » est-il écrit souvent dans les connaissements. Ce n'est pas là une simple formule, mais bien l'expression du pouvoir réel et absolu que le capitaine a sur toute personne embarquée à bord du navire qu'il commande.

Nous voyons donc aussitôt que les rapports entre les marins et leur chef ne ressemblent en rien à ceux qui existent à terre entre un ouvrier, et un contre-maître ou un patron.

Il y a dans la marine du commerce une subordination toute militaire. Le marin doit être considéré un peu comme un soldat ; c'est là une idée dominante qu'il ne faut pas perdre de vue lorsqu'on étudie l'engagement des gens de mer.

D'autre part, l'état ayant besoin, comme nous l'avons dit, de ces hommes dévoués et exercés pour armer sa flotte, suit avec sollicitude le marin dans toutes les phases de sa carrière. Cette protection qu'il lui impose, n'est pas établie avec une idée de méfiance à l'égard de l'armateur, mais dans le but de l'encourager dans sa rude profession et de compenser les charges de l'Inscription maritime.

Ainsi la liberté des conventions se trouve restreinte et leur exécution contrôlée minutieusement.

Pour le matelot, cette exécution est assurée par des règles sévères qui le maintiennent dans une subordination continuelle.

Quant à l'armateur, il est sous la surveillance de l'Administration de la marine, et ses rapports avec ses équipages ne sont pour ainsi dire jamais directs, tant est sévère et même indiscret, disent certains, l'ingérence de l'état en cette matière.

Après ces données très générales sur la condition des marins, nous pouvons exposer et justifier l'ordre que nous avons adopté pour l'étude du contrat d'engagement des gens de mer, ordre différent de celui qu'on suivrait pour l'étude de tout autre contrat.

Dans une première partie nous nous occuperons des conditions et des formes du contrat d'engagement des gens de mer, partie générale se rapportant à toutes les sortes d'engagements.

Dans une seconde partie, nous distinguerons les différentes espèces d'engagements et les règles spéciales à chacun d'eux, en séparant nettement tout ce qui touche aux engagements à salaires fixes d'une part, de ce qui a trait aux engagements à profits éventuels d'autre part. Nous nous sommes attachés à faire deux études distinctes, pour bien montrer dans leur ensemble les règles particulières à chacun de ces contrats.

Enfin dans une troisième partie, nous traiterons des mesures ayant pour but de protéger le matelot et d'assurer la fidèle exécution de la convention.

Nous y avons parlé de l'obligation de l'armateur de payer les salaires, obligation qui résulte du contrat, mais qu'il est spécialement intéressant d'étudier à cause de la surveillance dont elle est l'objet, et du contrôle auquel elle est soumise.

A cause de ces garanties et des formes dont elle est entourée, nous croyons devoir la placer à côté des autres mesures de protection qui entourent le salaire du matelot.

De même pour l'obligation de nourrir le matelot, si elle était absolument libre, nous n'aurions pas à en parler dans ce chapitre, mais comme l'Etat vient encore défendre le sort du marin, et a prescrit un minimum qu'on ne peut abaisser, nous considérons que c'est là encore une des formes de sa tutelle.

Nous avons donc cru utile de grouper ensemble toutes ces prescriptions ayant pour but soit de garantir le paiement des salaires, soit de les protéger contre les matelots eux-mêmes, à côté des mesures édictées pour protéger la personne même de l'homme de mer.

Ainsi nous croyons avoir justifié l'ordre que nous avons adopté, ordre qui peut ne pas paraître logique au premier abord, mais qui étant donné le caractère spécial de ce contrat nous paraît s'imposer d'une façon absolue.

Nous avons tenu à ne pas faire une simple étude théorique, aussi chaque fois que nous l'avons pu, avons nous mis en présence des textes, les circulaires et arrêtés ministériels qui prescrivent comment on doit les interpréter et les appliquer, ainsi que les décisions de la jurisprudence.

Nous avons aussi chaque fois que nos renseignements

personnels nous ont permis de le faire, mis en présence de la doctrine les usages en vigueur dans nos ports. Ce sont des exposés qui n'ont évidemment rien de juridique, mais nous avons cru intéressant de placer les solutions de la pratique à côté de celles de la théorie pure.

PREMIÈRE PARTIE

Nature et conditions générales de l'engagement.

CHAPITRE I

NATURE ET CARACTÈRE DU CONTRAT

« Le contrat d'engagement est un contrat de location de services, affectant l'engagé non comme le domestique au service d'un autre homme, mais à l'exploitation d'un navire déterminé (1) ».

Il diffère très profondément du contrat de louage de services tel qu'il est réglementé par l'art. 1780 du Code civil (2).

En effet, la situation du marin, du jour où il est inscrit sur le rôle d'équipage, change totalement et ne peut mieux

(1) Fournier, III, p. 156.

(2) Filleau p. 46 : « les matelots sont attachés au service du navire sur lequel ils s'embarquent et non pas à la personne des officiers qui le commande ; s'ils doivent à ces derniers une subordination complète, ils ne leur sont soumis qu'à raison de ce service. »

se comparer qu'à celle du français entrant dans l'armée.

Le marin se trouve soumis à une juridiction nouvelle, à une discipline qui ne frappe aucun autre ouvrier. Le contrat d'engagement qu'il peut consentir est réglementé, pour ses conditions et son exécution d'une façon tout à fait spéciale. Les fautes de cet homme ou son manque de respect envers ses supérieurs sont punis disciplinairement ou correctionnellement ; ainsi le veut l'intérêt de la discipline à bord (1).

Toutefois il ne doit ce respect et cette obéissance qu'à ses chefs directs, et il n'en est aucunement tenu envers l'armateur, qui cependant paie ses loyers (2).

Mais, le contrat d'engagement n'est ainsi soumis à ces règles spéciales pour son exécution, qu'à condition d'être porté au rôle d'équipage (3) : c'est à partir de ce jour seulement que la convention précédemment régie par les règles du Droit civil, devient essentiellement *maritime*, s'il nous est permis de nous exprimer ainsi. Jusqu'à ce moment le lien qui unissait le capitaine et le matelot pouvait être rompu et celui-ci pouvait refuser d'exécuter le contrat

(1) Nous donnons dans l'Annexe I un extrait d'une circulaire justifiant la nécessité de cette subordination militaire.

(2) Filleau, p. 46.

(3) L'inscription au rôle est la 2^e partie de la formalité appelée *revue d'armement* qui consiste :

1^o Dans la présentation des engagés au commissaire et dans lecture (et au besoin dans l'explication) faite par lui des conditions de l'engagement. (Ordonnance du 31 octobre 1784. T. XIV art. 9, 10, 11, 13).

2^o Dans l'inscription des individus, et la reproduction des clauses du contrat sur le rôle d'équipage.

en n'étant tenu que de dommages-intérêts (1141 C. C.) « *nemo præcise cogi potest ad factum* ».

Du jour au contraire où le rôle est arrêté et signé, l'équipage est soumis à une hiérarchie spéciale. Le matelot doit obéissance au maître d'équipage, le maître au lieutenant, et le lieutenant au capitaine. A partir de ce jour également, l'engagé est sous la main de l'autorité maritime qui peut le contraindre « *manu militari* » à exécuter son engagement.

Voilà donc un contrat d'une nature toute spéciale, sanctionné avec une rigueur toute particulière.

Pour ceux qui savent ce que c'est qu'un navire, qu'un équipage, et ce qu'est la navigation, pour ceux qui ont quelque idée de ce que peut-être la vie à bord, il est inutile de donner une justification quelconque de ces règles, elles s'expliquent d'elles-mêmes, et s'imposent dans l'intérêt de la navigation et parfois du salut commun.

Il ne nous paraît pas nécessaire de faire ici une énumération complète de tous les points sur lesquels le *contrat maritime d'engagement* diffère du *contrat civil de louage de services*. Nous rencontrerons ces différences à chaque pas de notre travail, et nous les étudierons d'une façon plus complète que nous ne pourrions le faire en commençant.

L'engagement des gens de mer est un contrat commercial (art. 633 C. co in fine).

Il a été pourtant soutenu (1) que la commercialité n'existait que par rapport à l'armateur, mais alors com-

(1) Tribunal de commerce de Bordeaux 18 juillet 1838. D. 60. 3, 31,

ment expliquer l'utilité de la disposition de l'art. 633 puisqu'en vertu de la théorie de l'accessoire l'acte est nécessairement commercial pour l'armateur.

Il est certain qu'on a dérogé au principe suivant lequel le louage de service n'est pas un acte de commerce (1) ; et entendu rendre le matelot justiciable des tribunaux consulaires. Comment supposer en effet qu'on ait voulu enlever à cette juridiction la connaissance de ce genre d'affaires, alors que toutes les autres questions de droit maritime sont de sa compétence.

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité*, I. n° 131.

CHAPITRE II

ENTRE QUELLES PARTIES PEUT SE CONCLURE LE CONTRAT D'ENGAGEMENT

Quelles personnes peuvent recruter un équipage, et quelles personnes peuvent en faire partie, telles sont les deux premières questions dont nous allons nous occuper.

§ 1. **Qui peut engager un équipage ?** — Nous trouvons la réponse à cette question au Code de commerce ; nous lisons en effet art. 223 : « *Il appartient au capitaine de former l'équipage du vaisseau, et de choisir et louer les matelots et autres gens de l'équipage...* »

a) *Des pouvoirs du capitaine.* — Cette disposition de l'art. 223 est très rationnelle : le capitaine est le chef de l'équipage, responsable de ses fautes, responsable de la conduite du navire ; d'autre part au point de vue purement technique c'est lui qui est le mieux à même d'apprécier la valeur des hommes qui se présentent, il était donc de toute nécessité de lui confier le choix de ses subordonnés.

Cependant le propriétaire, étant intéressé dans l'opération, on aurait pu exiger son autorisation ou sa ratifi-

cation, mais cela aurait amené des lenteurs qui sont inconciliables avec les nécessités de la pratique (1).

Ces pouvoirs du capitaine s'étendent non seulement au droit de choisir les matelots mais encore à celui de discuter et arrêter avec eux les clauses de l'engagement ; d'ailleurs, le mot *louer* qu'emploie l'art. 223 à côté du mot *choisir* implique bien cette solution (2).

b) *Des imitations apportées aux pouvoirs du capitaine.* — Toutefois la liberté du capitaine sous ce rapport n'est pas absolue ; il ne faut pas oublier en effet que le capitaine n'est que le représentant de l'armateur et que, si le premier contracte en réalité l'engagement, c'est le second qui en payant les salaires exécute la principale obligation du contrat.

On peut dès lors se demander quelle serait la valeur de l'engagement souscrit contrairement aux instructions de l'armateur ; certains auteurs soutiennent qu'il n'est pas valable (3). Nous ne partageons pas cette opinion, (à moins toutefois que le matelot n'ait connu les ordres reçus par le capitaine) et en ce sens nous invoquerons un argument d'analogie que nous puisons au Code civil dans les art. 2005, 2007, 2008, 2009 ; quoique la situation soit différente, il y a pourtant même raison de décider.

(1) Valin sur l'art. 5 L 2 T. I, de l'Ordonnance I, p. 321 Cresp. et Laurin I. p. 570. Desjardins II. n° 283. Lyon-Caen et Renault *Précis* II. n° 1797.

(2) Laurin I. p. 571. Desjardins. II. n° 387.

(3) Bedarride, II n° 369. Bravard-Veyrieres et Demangeat, IV, p. 180. Boistel n° 1195. Lyon-Caen et Renault. II. n° 1797 ter.

Nous croyons que la seule question qui puisse être soulevée ici est une question de responsabilité du capitaine à l'égard du propriétaire. Celui-ci en confiant le commandement de son navire a conféré une espèce de mandat dont le mandataire ne peut dépasser les limites sans encourir une responsabilité personnelle (1).

A l'appui de notre opinion nous pouvons citer celle de M. Laurin (2) qui soutient que le capitaine est maître absolu de fixer les conditions sans tenir compte des instructions de l'armateur (3).

« Maître de l'acte, dit-il, le capitaine l'est aussi des conditions ».

Tout en admettant cette façon de raisonner, nous la trouvons trop absolue dans ses termes, et nous nous permettrons d'adresser à M. Laurin cette simple observation : il ne nous paraît pas nécessaire de constater d'une façon spéciale qu'un mandataire peut excéder les limites de son contrat ou en violer les dispositions, sauf à être responsable envers son mandant des suites de l'acte ainsi fait.

Les pouvoirs du capitaine reçoivent une autre limitation, lorsque l'engagement se fait au lieu de la demeure (4) des propriétaires (art. 223, C. co.) (5).

(1) *Is qui exsequitur mandatum non debet excedere fines mandati* (Inst. L. III. T. XXVI. de mandato. § 8.)

(2) T. I. p. 570. 571.

(3) Sauf toutefois à être responsable vis-à-vis de celui-ci.

(4) Il n'entrerait pas dans le cadre de notre sujet d'exposer la controverse qui a existé sur le sens qu'il faut attribuer au mot demeure. Nous croyons avec MM. Lyon-Caen et Renault qu'il faut s'en rapporter à l'autorité de Valin auquel les rédacteurs du Code se sont référés :

En ce cas le contrat doit se conclure de concert avec eux.

Cette restriction se comprend à merveille ; l'armateur est responsable des fautes de son capitaine (1) et si généralement l'intérêt de la navigation exige qu'on ne perde pas de temps à le consulter, cette consultation s'impose lorsqu'elle ne doit procurer aucun retard, et qu'elle porte sur le choix d'individus qui peuvent engager gravement sa fortune (2).

L'art. 223 dit bien que le capitaine et l'armateur doivent agir de concert, mais cela signifie-t-il aussi que leurs droits à tous deux soient égaux ?

«... la liberté que doit avoir le capitaine de faire un équipage ne va pas jusqu'à en user à l'insu et encore moins contre le gré du propriétaire ou de l'armateur *lorsqu'il est sur le lieu* ». Voir au surplus Emerigon *Traité du prêt à la grosse*. II. p. 486 Boulay-Paty II p. 57. Nantes 20 février 1864. (N. 64. 1. 88), et 17 juin 1876. N. 77. 1. 15 Valin I. p. 385 Bordeaux 3 juin 1863 (B. O. 63. 266) Poitiers 14 février 1873 S. 75. 2, 228. Cresp et Laurin I. p. 572. Desjardins II. n° 387 Lyon-Caen et Renault, *Précis* II, p. 1797 note 5.

(1) Cet article a été pris dans l'Ord. de 1681. art. V. T. I L. 2.

(2) Lyon-Caen et Renault, II. n° 1654.

(3) En pratique, chaque fois qu'un nouveau rôle d'équipage est délivré, l'armateur ou son représentant signent une soumission de se conformer aux règlements ; d'ailleurs une circulaire ministérielle du 27 septembre 1859 (B. O. 59. 2. 319) portant à la connaissance des commissaires un arrêt de la Cour de Cassation recommande « afin que l'armateur n'ait aucun prétexte pour se soustraire à sa responsabilité légale, d'exiger qu'il se fasse représenter par un fondé de pouvoir muni d'une procuration en règle et qui signera le rôle d'équipage (Filleau p. 49).

On est généralement d'accord sans décider que le droit de l'armateur est un simple droit de *veto* (1). C'est le capitaine qui choisit et propose, sauf ratification ou approbation de l'armateur. Ainsi notamment l'armateur, quoique principal intéressé dans l'expédition, ne peut se passer du consentement du capitaine et choisir ou renvoyer malgré lui des hommes de l'équipage. Telle a été la décision de la cour d'Aix dans son arrêt du 20 décembre 1850. (J.M.50.I.308).

Il peut se faire que le capitaine tout en se trouvant au lieu de la demeure de l'armateur n'ait pas averti ou consulté celui-ci. En ce cas l'engagement est valable par les mêmes raisons qui nous ont fait admettre la validité de l'engagement contracté malgré les instructions de l'armateur, pourvu que les tiers soient de bonne foi (2). Mais alors c'est sur le capitaine que retombera la responsabilité du mauvais choix qu'il aura pu faire en engageant des hommes incapables.

En résumé nous voyons donc qu'en tenant compte de la restriction de l'art. 223 in fine (3), c'est le capitaine

(1) Lyon-Caen et Renault. *Précis* II n° 1797. Voir au surplus les travaux préparatoires. Locré III. p. 83 et suivantes.

(2) Lyon-Caen et Renault, II n° 1797 et la note. Pardessus II, n. 627. Alauzet V n° 1748. Boistel 4195. Cresp et Laurin I, p. 577. Desjardins II n° 390.

(3) Nous avons toujours employé pour plus de simplicité le mot armateur ou propriétaire, mais il est bien évident que nous ne perdons pas de vue le cas où il y a plusieurs co-propriétaires, cas dans lequel le capitaine aura besoin de la ratification des propriétaires pour plus de moitié ou de l'armateur gérant choisi par eux. (Art. 220. C. co.)

qui *seul* a pouvoir pour recruter et engager son équipage.

Le choix du capitaine n'est cependant pas complètement libre (1) ; il est limité par l'art. 141 du règlement de 1866 (2). Aux termes de cet article, un navire pour battre pavillon français doit avoir un équipage composé aux $\frac{3}{4}$ de marins français. Le capitaine se verra donc obligé de garder cette proportion et de ne recruter qu'un quart au plus d'étrangers.

§ 2. — **Qui peut s'engager?** — Maintenant que nous savons qui peut engager les gens de mer et contracter valablement avec eux, voyons quels sont ceux qui peuvent être enrôlés. Ce sont les inscrits maritimes définitifs ou provisoires (3) sans avoir égard à leur âge, c'est-à-dire sans qu'il soit besoin pendant leur minorité du consentement de leurs parents.

Pour comprendre cette anomalie apparente de la loi qui permet à un mineur de contracter seul, il suffira de rap-

(1) Art. 224. R^t de 1866. B. O. 66. Sup. p. 96.

(2) Cet art. est la reproduction de l'art. 2, loi du 21 septembre 1793.

(3) Toutefois un inscrit ne peut s'engager à bord d'un navire qu'autant qu'il a été congédié du dernier navire sur lequel il a été embarqué (art. 220. R^t de 1866) Ord. du 31 octobre 1784 T. XIV art. 6 p. 154. Le capitaine qui aurait engagé sciemment un marin d'un autre équipage serait considéré comme complice de désertion (art. 221).

Une autre restriction vient des obligations au service militaire de tout français ; ne peut, par conséquent, s'embarquer un marin que son engagement mettrait dans une situation irrégulière à l'égard de la loi militaire. Circulaire du 8 janvier 1872 B.O. 72. 1. 42. Arrêté du 29 avril 1874. B.O. 74. 1. 629.

procher cette situation de celle du mineur commerçant (art. 2 et 6. C. co) ; celui-ci autorisé à faire commerce, est capable d'accomplir seul tous les actes que comporte sa profession. De même le consentement donné par les parents à l'inscription de l'enfant sur les registres de l'Inscription maritime, implique ratification de tous les actes que devra faire cet enfant pour suivre la carrière qu'on l'a autorisé à embrasser (1), et l'engagement est au premier chef un acte relatif à l'exercice de la profession de marin, puisque c'est lui qui permet de l'exercer. (Jugement du Tribunal de Commerce de Dunkerque du 16 mars 1866. B. O. 66. 1. 666) (2).

Cette disposition a d'ailleurs à peine besoin d'être justifiée ; comment comprendrait-on qu'un enfant débarqué dans un port éloigné du domicile de ses parents puisse être obligé d'attendre pour se rembarquer que leur consentement parvienne ; chose d'autant plus difficile que souvent le père lui-même sera marin.

(1) Filleau p. 64.

(2) « Attendu, dit notamment ce jugement, que ces autorisations et consentements une fois donnés font pour tout ce qui regarde la profession de marin l'effet de l'émancipation, et n'ont pas besoin d'être renouvelés à chaque engagement contracté par le mineur. »

CHAPITRE III

MODE DE CONSTATATION ET PREUVE DU CONTRAT

La protection dont l'Administration de la marine entoure les matelots, a fait admettre pour leur engagement un mode de constatation et un mode de preuve tout spécial; nous voulons parler de la mention au rôle d'équipage des conditions du contrat.

L'art. 250 C. co. dit :

« Les conditions d'engagement du capitaine et des hommes d'équipage d'un navire sont constatées par le rôle d'équipage ou par les conventions des parties. »

Avant d'étudier la controverse à laquelle donnent lieu les derniers mots de l'article, qu'il nous soit permis de faire rapidement l'histoire de cette disposition.

Dans le très-ancien droit maritime, l'engagement des marins n'était soumis à aucune forme particulière.

« La parole donnée, un denier à Dieu échangé, suffisaient pour constater l'engagement dont on déterminait les conditions en se référant à l'usage ou tout autre mode de preuve. » (Statut de Rimini de 1303 L. IV) (1).

Le consulat de la mer chap. 102 (2) exigeait déjà la

(1) Valroger p. 25.

(2) Pardessus II. p. 241.

constatation par écrit des conventions pour l'engagement à la part.

« Le patron qui conduira son navire à la part est obligé
« de faire écrire toutes les conventions et accords qu'il
« fera ou aura faits avec tous les matelots qui doivent
« naviguer avec lui... »

Plus tard après la création du rôle d'équipage en 1673 une ordonnance du mois d'août 1681 prescrivait dans son art 1^{er} (T. IV. L. III.) :

« Les conventions des maîtres avec les gens de leur
« équipage seront rédigées par écrit et en contiendront
« toutes les conditions, sinon les matelots en seront crus
« sur leur serment. »

Cette disposition fut reproduite et développée dans les art. 9, 10 et 12 de l'ordonnance du 31 octobre 1784 (T. XIV) et on comprendra toute l'importance de l'insertion de ces dispositions dans l'ordonnance lorsque nous aurons ajouté que le décret-loi du 4 mars 1862 lui donne force de loi (1).

Vint alors le texte du code de commerce que nous citons plus haut, et il se posa plusieurs questions :

1^o Le code, en disant que le contrat se constate par le rôle d'équipage ou la convention des parties a-t-il en-

(1) Il s'était élevé au sujet de cette ordonnance une difficulté provenant de ce qu'on n'avait pas la preuve de son enregistrement ; on sait que pour avoir force de loi les ordonnances devaient être enregistrées. Une circulaire ministérielle du 2 mars 1852 (B. O. 1852. 1. 184) est intervenue sur cette question : elle notifie aux commissaires un arrêt fort intéressant de la Cour de Cassation.

tendu proscrire la preuve testimoniale et la délation du serment ?

2° En mettant sur le même pied le rôle d'équipage et les conventions, le code a-t-il voulu leur donner même force probante ?

Quelles sont les deux questions délicates dont l'examen s'impose.

§ 1. — **Peut-on prouver la convention par témoins.** — Sur la première question, malgré les termes restrictifs de l'article, un certain nombre d'auteurs sont d'avis que la preuve testimoniale peut encore être ordonnée.

Boulay-Paty raisonne de la façon suivante (1) :

Après avoir rappelé les termes des articles 1341. du C. civil et 109 du Code de commerce, il dit :

« Le principe de ces lois, ainsi que l'usage, établit donc
« en thèse générale que la preuve par témoins peut être
« reçue en matière de commerce, partout où la loi ne la
« prohibe pas ; or, comme l'art. 250 ne prohibe pas cette
« espèce de preuve, la preuve testimoniale peut donc
« être admise en pareille matière qui est un fait de com-
« merce ou accessoire au commerce (2) »

Il nous semble cependant que les termes de l'art. 250 sont catégoriques, et que ne citant que le rôle et les conventions, il a voulu exclure tout contre mode de preuve.

(1) T. II. p. 167.

(2) Dans le même sens Bugnet sur Pothier *Louage des matelots* IV p. 448. Alauzet. III n. 1179. Arrêt de cass. 27 juillet 1839 cité dans Filleau p. 59 Marseille 21 septembre 1860. J. M. 38.1.263.

Peut-être pourrait-on objecter en se basant sur le mot « *conventions* », qu'on a eu en vue un accord de volonté, « quel qu'en soit le mode de preuve » (1); mais il faut se rappeler que plusieurs fois le législateur a confondu la convention avec l'écrit qui la constate. On peut notamment rapprocher de cet article, à cet égard, l'art. 1132. C. civ. (2) On peut encore ajouter que le mot « *constatées* » joint au mot « *convention* » dans l'art 250 indique qu'il s'agit bien ici d'une constatation écrite.

Le droit commun d'ailleurs en matière maritime pros-
crit la preuve par témoins. (3) Si le Code avait voulu l'ad-
mettre en cette matière, il l'aurait dit en termes formels. (4)

Quant au serment, il ne s'agit pas ici de celui dont parle l'ordonnance de 1681 qui permet de croire le matelot sur son serment; il est certain qu'au moment où l'article 1781 du Code Civil subsistait, on n'a pas eu l'intention d'établir en termes aussi peu explicites une règle renversant d'une façon aussi complète celles que le Code Civil édictait.

(1) Cresp et Laurin I p. 464.

(2) Demangeat IV p. 257. Laurin *loc. cit.*

(3) Notamment art. 195. 218. 220. 273. 331. 332. C. co

(4) Bedarride. II n° 545. Caumont, *Gens de mer* n° 12 § 3. Filleau p. 45 et stes Marseille, 17 mars 1830. J. M. 11. I. 198.

Lyon-Caen et Renault. *Traité*. V. n° 363. — On sera sans doute étonné de nous voir citer le V^e volume du *Traité* de MM. Lyon-Caen et Renault qui ne sera pas encore publié au moment où paraîtra cette étude. Ces messieurs ont eu l'extrême amabilité de nous donner la primeur de leur remarquable travail en nous communiquant les épreuves de leur livre. Nous sommes heureux de leur en exprimer ici toute notre gratitude.

Ce serait d'autant moins explicable que si nous nous référons à Pothier et Valin, nous constaterons que sous l'empire même de l'ordonnance, ce serment n'était presque jamais déféré (1).

Mais actuellement, que ce soit la convention ou le rôle d'équipage qui serve de preuve, on est d'accord pour dire qu'il faut un écrit ; à défaut de cet écrit, rien ne venant déroger aux dispositions des articles 1356 et 1358 du Code civil, l'aveu et le serment peuvent être invoqués (2).

§ 2. — Le rôle d'équipage, lorsqu'il existe, fait-il seul preuve des conventions ? — Nous avons dit qu'une deuxième question se posait sur l'art. 250, question due uniquement au manque de clarté dans la rédaction de l'article.

Avec l'importance donnée au rôle d'équipage par les lois et règlements, on se demande comment un autre mode de preuve peut être admis concurremment avec lui.

Le seul moyen de trouver une explication consiste à dire que le code en employant deux expressions a visé deux situations différentes, et qu'il a affecté à chacune d'elles un mode de preuve différent.

Un contrat est fait avant la confection du rôle, ou, consenti après sa cloture, n'a encore pu y être transcrit : dans ces deux cas on ne peut songer à invoquer le rôle d'équipage comme preuve de l'engagement.

(1) Pothier *Louage des Matelots* n° 167 à 169. Valin sur l'O. T. I. p. 676.

(2) Lyon-Caen et Renault. *Traité*. V. n° 363.

C'est là qu'intervient l'article 250, et la convention sera admise comme mode de preuve. Nous venons de démontrer plus haut que par le mot convention le législateur avait voulu dire écrit et exclure ainsi la preuve testimoniale (1).

On peut encore argumenter ce nous semble en faveur de cette opinion du mot *ou* placé dans l'art 250 :

« *Le rôle d'équipage ou les conventions* ».

Cela montre qu'on vise les deux hypothèses différentes dont nous parlons en commençant :

1^o le rôle d'équipage existe, c'est lui qui fait preuve.

2^o « *ou* » à défaut de rôle, ou, si la convention n'a pu y être portée la preuve par écrit sera admise. Si on avait voulu établir une égalité entre ces deux modes de preuve, on aurait écrit : « *le rôle d'équipage et les conventions* ».

Supposons maintenant le rôle arrêté et signé, mais il ne relate pas la convention ou ne la relate que d'une façon incomplète.

La convention peut-elle être constatée par une preuve prise en dehors du rôle (2) ?

Une opinion soutient qu'il n'est pas de l'essence même du contrat d'engagement d'être porté sur le rôle (3), qu'on peut donc prouver contre et outre ce contrat ainsi constaté. MM. Lyon-Caen et Renault (4) notamment admettent

(1) Lyon-Caen et Renault *Traité* V. n^o 364.

(2) Si aucune convention n'a été portée au rôle, il nous paraît certain qu'on a voulu s'en rapporter à l'usage des lieux.

(3) Desjardins, I. p. 77 et suivantes.

(4) T. II p. 85 note 5.

cette opinion, avec cette restriction cependant que cette preuve se fera par écrit.

« Il est certain disent ces auteurs que les loyers ne sont
« privilégiés que quand ils figurent au rôle (art. 192. § 4
« C. co). Mais, que décider s'il s'élève *entre les parties*
« une contestation étrangère à l'existence du privilège et
« à son étendue ?...

Et en ce cas ils admettent qu'on peut prouver par écrit contre et outre le contenu du rôle.

Il semble qu'ici ces auteurs ont considéré dans leur esprit le rôle d'équipage comme un mode de publicité destiné à porter les conventions à la connaissance des tiers, et l'opposition qu'ils font entre le cas où s'élève une question de privilège et celui où la contestation n'est qu'entre parties nous le démontre clairement.

En effet, les tiers n'auraient eu connaissance du contrat que par le rôle, il serait donc injuste de leur opposer ensuite des conventions qui n'y seraient pas portées et de l'existence desquelles ils ne se doutaient pas.

Mais est-ce bien là la seule utilité du rôle d'équipage, est-ce bien comme système de publicité qu'il a été surtout créé.

Nous ne le croyons pas. L'administration de la marine a intérêt à connaître exactement qu'elles sont les conventions qui ont été faites entre les parties ; elle y a intérêt, non seulement pour sauvegarder les prélèvements de la caisse des invalides, mais pour protéger le matelot contre son armateur lui-même.

L'intervention du commissaire est une intervention tutélaire, elle serait réduite à néant si après qu'il a signé

au nom de l'équipage, les conditions d'engagement, on pouvait venir prouver contre et outre le contenu du rôle.

La confection du rôle, croyons-nous, a pour but d'arrêter *définitivement* (1) la composition de l'équipage et les conventions qui ont été faites ; il deviendrait presque complètement inutile si on autorisait un autre mode de preuve.

En combattant cette première opinion, nous avons montré que nous nous rallions à la deuxième qui veut que le rôle d'équipage fasse seul foi de l'engagement et de ses conditions.

On comprendrait difficilement qu'après toutes les formalités exigées au moment de la confection du rôle, après que les parties ont signé en absolue connaissance de cause (2) on puisse admettre l'existence d'autres conditions que celles énoncées et acceptées de part et d'autre.

Il y a d'ailleurs en jeu un intérêt grave d'ordre public maritime; et nous ne saurions mieux faire que d'appuyer notre opinion sur le témoignage de M. Fournier et de

1) Et ceci est très intéressant à constater, notamment au cas où un marin aurait conclu deux engagements ; le premier de ces engagements transcrit au rôle sera seul valable au point de vue maritime, c'est-à-dire donnera au capitaine le droit de faire déclarer le matelot déserteur, s'il ne se rend pas à bord, et de le faire rechercher par la gendarmerie. Il va sans dire que l'autre armateur aura un recours en dommages-intérêts.

(2) Le commissaire lit le contrat et donne toutes les explications nécessaires pour que les marins connaissent bien toute l'étendue et les clauses de leur engagement. Circulaire du 31 janvier 1876 (B. O. 76. 1. 102).

citer textuellement les considérations qu'il invoque :

« Si on remarque, dit cet auteur, 1° que les obligations
« des marins envers l'armement deviennent des obliga-
« tions étroites et personnelles qui ne se résolvent plus
« en dommages et intérêts, et dont le commissaire doit
« assurer l'exécution ;

« 2° Que les obligations de l'armement envers les ma-
« rins sont corrélatives des premières et que leur inexécu-
« tion peut influencer sur celles-ci.

« 3° Qu'ainsi il importe à l'ordre public à bord que le
« commissaire connaisse *tout* le contrat.

« 4° Que les obligations financières de l'armement
« envers l'équipage donnent droit à un intérêt tiers, la
« caisse des invalides, dont le commissaire est le gardien.

« 5° Qu'à un point de vue exclusivement civil les cré-
« ances de solde de l'équipage ne sont valablement cons-
« tatées pour l'exercice des privilèges que par le rôle
« de désarmement c'est-à-dire la liquidation du rôle d'é-
« quipage (1). (192. C.co.)

« 6° Qu'enfin pour tous ces motifs d'ordre public, le
« législateur a voulu que le contrat fut constaté et inscrit
« au rôle par l'autorité maritime.....

« Il est bien difficile d'admettre que du jour où ce titre
« authentique existe, des conditions entre l'armement et

(1) Un jugement du tribunal de Dunkerque du 26 décembre 1857
relaté au B.O. 4866. I. 106 a refusé d'admettre le privilège pour
une gratification non portée au rôle.

C'est par erreur que M. Filleau p. 60 dit que le tribunal tout en
reconnaissant la promesse a refusé d'adjuger la gratification. Le tri-
bunal a refusé de l'adjuger *par privilège*.

« l'équipage puissent être valables en dehors de ces énonciations (1). »

Il peut cependant arriver qu'une convention n'ait pas été portée au rôle d'équipage. (Citons comme exemple le cas où un matelot est engagé à l'étranger dans un port où il n'y a pas d'agent consulaire) quelle valeur a le contrat ?

Ce contrat est parfaitement valable s'il ne contient rien de contraire à l'ordre public, mais ce sera un contrat que chaque partie sera maîtresse de ne pas exécuter en ne s'exposant qu'à une simple sanction du droit civil, c'est-à-dire à des dommages et intérêts. (1142. C. civ). (2).

Pour nous résumer en quelques mots nous admettons que le code dans son article 250 a voulu proscrire la preuve par témoins ; qu'il autorise la preuve par écrit quand le rôle n'a pas encore été dressé ou n'a pu l'être,

(1) Bedarride (*D. com.* § 544) « L'état de dépendance dans lequel se trouve le matelot vis-à-vis du capitaine ou du propriétaire a fait craindre un abus d'influence, et on n'a dû voir dans ces modifications portant sur le taux des loyers qu'une violence morale à laquelle le matelot n'a pas cru devoir ni pouvoir résister. Il importerait peu que la contre-lettre fut antérieure ou postérieure au rôle d'équipage. Elle serait radicalement nulle et sans effet par cela seul qu'elle n'a pas été consentie devant le commissaire des classes et que la teneur n'avait pas été inscrite sur le rôle d'équipage. »

Nous n'admettons nullement la jurisprudence du tribunal de Rouen qui considère le rôle comme un acte authentique contre lequel on ne peut prouver *par témoins*, Rouen 24 décembre 1879. B. O. 80. 1.1087 Rouen 7 février 1881. B. O. 81. 1. 395.

(2) Nous avons vu plus haut qu'un contrat d'engagement porté au rôle produisait des effets tout différents.

qu'il est détruit ou qu'une convention n'a pu y être portée ; qu'en dehors de ces cas il donne au rôle force de preuve absolue, et qu'on ne peut prouver contre et outre son contenu (1).

(1) D'après l'article 522 du *Code de commerce Italien* le contrat d'engagement est un contrat solennel astreint à certaines formes sous peine de nullité : Mêmes disposition au *Code Roumain* et au *Code Portugais* (art. n. 16 §§ 2 et 3). Le *Code de commerce Hollandais* (art. 395) et la *loi allemande sur les gens de mer* de 1872. (art. 24) admettent que la preuve de ce contrat peut se faire par tous moyens. En *Angleterre* le capitaine qui ne rédige pas d'écrit encourt une amende.

CHAPITRE IV

DE CERTAINES RÈGLES SPÉCIALES A CE GENRE D'ENGAGEMENTS

§ 1 — **Des règles auxquelles on ne peut déroger.** — En cette matière, le principe de la liberté des conventions se trouve considérablement restreint par un grand nombre de règles appartenant à un ordre public spécial.

Nous ne pouvons entrer dans l'étude détaillée de chacune d'elles mais nous allons en faire une énumération aussi brève que possible, pour montrer quelles sont les limites entre lesquelles peut se mouvoir la convention.

La marine de l'État ne faisant en somme que prêter ses marins à la marine du commerce, impose comme condition essentielle qu'on les lui ramène en France, aussi ne peut-on convenir qu'un homme sera débarqué à l'étranger ou qu'un homme n'aura pas droit à son rapatriement (1).

L'État ayant créé pour les marins une caisse de retraite (2), il veut protéger les versements qui doivent y être faits à titre de retenues sur la solde, aussi ne permet-il

(1) Arrêté 5 Germinal an XII (Déc. loi dn 4 mars 1852).

(2) Cette caisse appelée caisse des invalides de la marine verse aux marins après un certain temps de navigation une pension appelée demi-solde.

pas qu'on stipule qu'une partie de la solde ne figurera pas au rôle (1), moyen simple d'esquiver la retenue, mais constituant une fraude au préjudice de la caisse des invalides; ou encore, qu'en cas de désertion, les salaires ne seront pas répartis par moitié entre l'armement et la caisse des invalides (2).

Le matelot ne doit pas non plus être à la merci de la fantaisie du capitaine qui pourrait le congédier pour des raisons futiles. Pour éviter cela on ne peut insérer la clause que le matelot congédié sans cause valable n'aura pas droit aux indemnités fixées art. 270 C. co. (3).

Enfin l'administration de la marine veut qu'on prenne soin des hommes malades ou blessés au service du navire (4), et ne permet pas de stipuler qu'on ne rapatriera pas ou qu'on ne continuera pas à rémunérer l'homme qui se trouve dans ces conditions.

Le matelot ne peut non plus renoncer à ce qui pourrait être du à ses héritiers à son décès (5).

On le voit, toutes ces dispositions découlent de deux idées principales : celle selon laquelle la marine de l'état prêtant son personnel au commerce veut qu'on le lui rende et qu'on le lui soigne, et, d'autre part allouant à ces mêmes hommes une pension, elle les empêche de frustrer la caisse des retenues qui lui sont dues. Enfin elle protège la

(1) Ord. du 9 octobre 1837 art. 3; Déc.-loi du 4 mars 1852.

(2) Loi du 13 mai 1791, et art. 69, du décret-loi du 4 mars 1852.

(3) Déclaré d'ordre public. Déc.-loi du 4 mars 1852; art. 1780 C. c. modifié par la loi du 27 décembre 1890, art. 1^{er}.

(4) Art 262. 263. C. co. loi du 12 août 1885.

(5) Art 265. C. co, modifié. loi du 12 août 1885.

famille du marin en lui interdisant de renoncer, le plus souvent par insouciance, à ce qui sera du aux siens à son décès.

§ 2. — **Des prescriptions qui sont considérées comme sous-entendues.** — Nous venons d'étudier ce qu'il est défendu d'insérer au contrat, nous devons maintenant nous occuper des clauses qui forment le droit commun des engagements et qui, à ce titre, sont considérées comme sous-entendues à moins qu'il n'y ait été dérogé explicitement.

Les prescriptions contenues aux articles 253 à 259 C. co. réglant les salaires dus à l'équipage en cas de rupture ou de modification du voyage sont considérées comme insérées dans tous les contrats, de même les dispositions de la loi du 12 août 1885 réglant ce qui est dû en cas de prise, naufrage, déclaration d'innavigabilité ou de perte par défaut de nouvelles (art. 258 C. co.)

A défaut de convention contraire, en cas de jet, les hardes des gens de mer participent au remboursement sans avoir à contribuer.

Enfin l'équipage ne peut à moins de clause expresse être contraint de changer de navire (1).

En ce qui concerne son exécution, l'engagement est soumis à une foule de conditions d'ordre public ayant pour but de protéger le matelot et d'exercer sur lui, dans son intérêt et celui de sa famille, une action tutélaire.

C'est le commissaire de la marine qui intervient ; son influence est très grande, et son rôle très important. Nous ne pouvons entrer ici dans le détail de ses fonctions, mais

(1) Fournier p. 169.

nous aurons occasion d'en parler à chaque pas, aussi bien à propos des mesures de protection accordées aux matelots, qu'au sujet du règlement des salaires ; c'est pourquoi nous jugeons inutile d'en faire un paragraphe spécial.

CHAPITRE V

DURÉE DE L'ENGAGEMENT

§ 1. — **Quand commence l'engagement.** — Il y a à considérer dans l'engagement des gens de mer deux périodes principales :

1^o celle qui précède la confection du rôle d'équipage

2^o celle qui suit l'inscription du marin au rôle.

Pour la période qui précède la confection du rôle d'équipage, le marin peut-être engagé, peut travailler à bord, mais le contrat qui intervient est un simple louage de service, et l'homme n'a aucun droit à l'application des règles exceptionnelles édictées pour les gens de mer, le contrat est purement civil et comme tel les règles du code civil lui sont seules applicables.

Ainsi, dans certains ports, on souscrit longtemps d'avance des engagements pour la grande pêche ; au cas où le matelot refuse de passer la revue d'armement, l'armateur n'a contre lui que la ressource illusoire d'une action en dommages et intérêts.

Il y a pourtant pour cette période une règle spéciale au droit maritime, règle fort injuste à notre avis : avant la clôture du rôle, le capitaine peut congédier un matelot

sans cause valable et sans lui donner d'indemnité (art. 270. C. Co.)

Un matelot a signé un engagement, et, croyant être prochainement embarqué ne s'inquiète pas de trouver une situation ; puis lorsqu'il a ainsi attendu en pure perte, on peut refuser de l'inscrire sur le rôle sans qu'il lui soit rien du pour son temps perdu !

Nous nous demandons pourquoi cette décision non compensée par une juste réciprocité en faveur du matelot, qui lui ne peut se dégager sans indemnité.

On a essayé de justifier cette disposition (1) mais on n'a pu trouver aucune raison sérieuse (2).

Lorsque le capitaine a recruté son équipage entier, qu'il a passé avec chacun des hommes des conventions écrites ou verbales (3), il procède à la confection du rôle d'équipage ; à partir de ce jour, la situation change complètement, l'obligation du matelot perd son caractère civil.

Jusqu'ici le matelot pouvait rompre son engagement sauf à être condamné à des dommages et intérêts (art. 1142. C. c.) à partir de son inscription au rôle, le marin est enrégimenté, il est soumis à une discipline à une juridiction, à des lois spéciales.

Veut-il se soustraire à l'engagement qui le lie, il est recherché par la gendarmerie, remis de force à bord, et puni

(1) Desjardins. § 650.

(2) Toutefois si le matelot à bord, il lui est tenu compte des journées employées.

(3) Nous donnons, Annexe IV, un modèle des conventions généralement en usage.

disciplinairement ou correctionnellement (1). A propos de la nature du contrat nous avons parlé de cet effet coërcitif.

Mais l'engagement commence-t-il nécessairement à la clôture du rôle ? Non, il peut parfaitement être convenu que l'engagement ne commencera que postérieurement, au jour où le navire mettra à la voile. A ce moment les salaires courront, et les services seront dus.

Cependant si le départ du navire se trouve retardé, et que ce retard ne soit justifié par aucune force majeure, il est juste de décider comme l'a fait le tribunal de commerce du Hâvre qu'une partie des salaires sera due pendant le retard, et que l'armement devra rembourser au marin les frais de logement et de nourriture qui lui ont été occasionnés de ce chef (2).

Des usages que nous ne pouvons qu'approuver se sont établis dans certains ports, et notamment au Hâvre, où un jugement assez récent a admis que le capitaine a un délai de 7 jours après la revue d'armement, passé lequel il doit payer une indemnité (3).

« Il convient de remarquer, dit en effet ce jugement, qu'à partir de ce moment (la revue d'armement) « les marins sont tenus de rester constamment à la disposition du capitaine, sans pouvoir se livrer à aucun « travail, et sans pouvoir résilier leur engagement ; « que, par conséquent il ne serait pas équitable de les « laisser sans aucun moyen d'existence pendant un

(1) Ord. du 31 octobre 1784 art. 14. décret-loi du 24 mars 1852.

(2) Hâvre, 5 janvier 1864 et 31 janvier 1865 B. O. 66. 4. 120.

(3) Jugement du 4^{er} avril 1885 B. O. 85. 4. 870.

« temps indéfini, que certaines circonstances telles que
« avaries graves ou autres peuvent prolonger pendant des
« mois..... »

Ainsi et en deux mots l'engagement commence à la revue d'armement ou à l'époque ultérieurement fixée par la convention ou les usages.

§ 2. — **Quand finit l'engagement.** — L'engagement peut se terminer :

1° à l'époque fixée par la convention ou par la loi;

2° par la volonté des parties soumises à certaines formes et dans certaines conditions;

3° par suite de circonstances accidentelles.

1°. — *A l'époque fixée par la convention ou par la loi.*
— Nous allons examiner d'abord dans quelle mesure les parties sont libres de s'engager, et, à défaut de convention, quelle est, d'après la loi, la durée présumée de l'engagement.

L'art. 1780 du code civil dit :

« On ne peut engager ses services qu'à temps ou pour une entreprise déterminée. »

Quoique la Cour de Cassation (1) ait déclaré cette prohibition applicable aux seuls domestiques et gens de service, nous la regardons avec tous les auteurs comme applicable aux matelots (2).

Les parties peuvent-elles fixer en toute liberté la durée du temps pour lequel le matelot s'engage ?

(1) Arrêt du 21 août 1839. S. 39.1.665.

(2) Desjardins § 614.

Une circulaire du 22 novembre 1827 (1) disait :

« Les armateurs auront la faculté d'engager les gens de mer pour une ou plusieurs années sous la réserve (à comprendre dans l'acte de convention) que ceux des marins ainsi engagés qui viendraient à être atteints par un ordre de levée pour le service des vaisseaux du roi ne seraient point dispensés d'y obtempérer ».

Cette restriction de l'appel n'en est pas une en réalité, car il n'est jamais permis de se soustraire par une convention particulière aux lois de son pays.

On se demande avec raison si un décret de la convention du 2 octobre 1793, (2) défendant les engagements de plus d'une année ou d'une saison pour les bateaux de pêche, doit être considéré comme toujours en vigueur.

Nous le croyons volontiers ; la circulaire précitée ne pouvant abroger une loi (3), ce décret de la convention n'a été entamé en rien.

Mais ceci n'est que pour la pêche. Pour les autres engagements, aucune loi n'ayant fixé pendant combien de temps un matelot pouvait d'une manière obligatoire louer ses services, les tribunaux auront à apprécier dans quelle mesure la longueur du temps entreprenait sur la liberté de l'homme (4).

Une ordonnance du 2 octobre 1689 art. 23 T. VIII dé-

(1) A. M. 1828. T. 1, p. 613.

(2) Recueil des lois de la marine T. IX p. 151.

(3) Un jugement du tribunal de commerce de Fécamp du 19 mars 1858 admet le droit comme toujours en vigueur.

(4) Ruben de Couder. *Gens d'équipage* § 171 ; Rouen 9 mai 1874 H. 74.2.244 ; Rouen 21 août 1859 D. 60.2.103.

dait d'engager un matelot au delà de 16 mois pour les colonies; actuellement l'usage restreint l'engagement à la durée de chaque voyage (1).

Il est possible, (et le cas est très fréquent) qu'aucune clause n'ait assigné de durée à l'engagement.

En ce cas une circulaire du ministre de la marine du 8 juin 1853 (2) estime que les matelots se sont engagés pour la durée du rôle d'équipage.

« Cette disposition, dit M. Desjardins (3), est très raisonnable, ce rôle faisant foi de l'engagement, de ses conditions, sa durée légale devait déterminer à défaut d'une convention spéciale destinée à restreindre ou à prolonger la durée du contrat, le temps pendant lequel les marins étaient tenus de rester à bord ».

Reste à déterminer quelle est la durée du rôle.

Pour la navigation au cabotage, pas de difficulté, le rôle doit être renouvelé tous les ans (4); la durée de l'engagement est donc fixée à moins de convention contraire à l'époque du renouvellement du rôle (5).

La question n'est pas aussi simple en ce qui concerne le long-Cours.

(1) Beaussant n° 264; Dalloz, § 630; Demangeat, V. p. 429.

(2) B. O. 53. 1. 541.

(3) § 615.

(4) Desjardins *loc. cit.*

(5) Il nous paraît pourtant certain que des matelots pouvaient s'engager à continuer, c'est-à-dire à se représenter à la revue d'armement. Mais dans ce cas, cette partie du contrat est purement civile et ne peut donner lieu qu'à des dommages et intérêts en cas d'inexécution. — *sic* Fournier.

Pour ces navires, le rôle est renouvelé à chaque voyage, et pour l'explication du sens qu'il faut attribuer à ce mot « voyage » nous nous reporterons au rapport au président de la République du 19 mars 1852, rapport précédant un décret sur le rôle d'équipage.

« Le mot voyage a dans l'article 2 du présent décret, « dit ce document, (1) la même signification que dans les « art. 11 de la loi du 27 Vendemiaire an II (2) et l'art. 5 « n° 1 de la loi du 3 Brumaire an IV. (3) On comprend « par cette locution purement administrative, le temps qui « s'écoule entre le départ d'un navire expédié de France « pour une destination au long-cours, et son retour dans « un port de la métropole. »

En 1860, par suite de la suppression de la surtaxe de pavillon, les importateurs n'eurent plus d'intérêt en France à affréter des navires nationaux. Les navires étrangers faisant désormais concurrence à ceux-ci pour les voyages à destination de la métropole, les armateurs français a raison de cette concurrence, furent obligés d'accepter plus souvent des frets pour d'autres ports d'Europe.

On admit (4) alors que nos navires pouvaient être ré-expédiés avec le même rôle par les consuls.

Cette circulaire en ne modifiant pas le sens du mot voyage employé dans le décret de 1852 créait une situation nouvelle qui avait de grands inconvénients : elle était pré-

(1) B. O. 52. I. 314.

(2) Rec. des lois de la Marine T. IV. p. 183.

(3) Rec. des lois de la Marine T. VI p. 50.

(4) Circulaire du 18 octobre 1871. B. O. 71. 2. 259.

judiciaire dans bien des cas aux intérêts des armateurs, des équipages et de la caisse des invalides, car l'absence du rôle ne permettait pas de régler en temps opportun certaines questions de responsabilité, ainsi que les questions relatives aux salaires acquis pendant le premier voyage (1).

Afin de pallier ces inconvénients, la circulaire du ministre du 10 mai 1875 ordonna que le voyage, au sens administratif du mot, serait terminé dans le port d'Europe dans lequel le navire aurait fait retour.

Au résumé, le mot voyage n'a pas un sens bien limité, mais, comme le dit M. Fournier, il semble raisonnable d'admettre que sa durée ne doit pas dépasser celle d'une campagne de long-cours depuis le départ d'Europe jusqu'au retour dans un port même étranger d'Europe.

Une circulaire du 13 mai 1878 (2) applique dans certains cas aux navires au long-cours, les règles des navires au cabotage :

« Les rôles d'équipage de tous les bâtiments de commerce armés au long-cours et ne se trouvant pas en retour direct pour la France seront renouvelés quand ils auront plus d'une année de date par les soins des consuls ou des administrations coloniales. »

Cette disposition vise surtout les navires se livrant à l'intercourse ; ces navires restant quelquefois très-longtemps absents de la métropole, il serait injuste de retenir

(1) Circulaire du 10 mai 1875 (B. O. 75. 1. 477). Confirmée par une circulaire du 27 janvier 1883. B. O. 83. 1. 109.

(2) B. O. 78.1.854

les équipages à bord jusqu'à un retour en Europe qui ne se produira peut-être jamais.

2°. — *Par la volonté des parties.* — Nous avons dit que le contrat pouvait prendre fin par la volonté des parties, soit que le matelot demande à être débarqué, soit que le capitaine veuille débarquer le matelot.

A ce sujet, la commission chargée de réviser le code en 1867, distingua ces deux hypothèses sous des noms différents : elle appela *congé* la libération que le matelot peut obtenir, et *congédiement* le renvoi que le capitaine impose au matelot. Nous conservons ici cette terminologie.

α) *Congé.* — L'ordonnance du 29 octobre 1833 art. 24 (1) dit que le matelot peut pour des motifs graves provoquer son débarquement mais il faut qu'il obtienne l'autorisation du commissaire ou du consul. (2).

Cette intervention de l'autorité se comprend à merveille. Elle a constaté et sanctionné le contrat, elle constatera également la fin de l'engagement, et libérera les parties. Entre les marins et l'armement, il y a en somme deux liens : l'un de droit civil, relevant des tribunaux de commerce (art. 531. 633. C. co.) et l'autre essentiellement maritime créé par l'inscription du marin au rôle. Si le lien civil cesse d'exister le second lien qui n'en est que la consécration doit se rompre également.

Si donc le matelot obtient soit de gré à gré (3) soit de-

(1) A. M. 1833. p. 502.

(2) Arrêt du 5 germinal an XII art. 2.

(3) Filleau fait remarquer que dans ce cas s'il y a des étrangers à

vant les tribunaux la rupture de son engagement, l'autorité maritime est obligée de le débarquer ; mais dans un intérêt d'ordre public l'autorité maritime peut débarquer le matelot qui n'aurait pas obtenu devant le tribunal la résiliation de son contrat.

Il est très intéressant de remarquer que ce contrat synallagmatique d'engagement peut-être rompu par la volonté d'une seule des parties et malgré l'autre. C'est qu'en dehors du contrat lui-même il y a un intérêt supérieur d'ordre et de discipline, intérêt que l'administration de la marine a pour mission de défendre (1).

Toutefois en accordant au matelot son congé, le commissaire notera ses raisons sur le rôle, pour que, s'il y a lieu, le tribunal de commerce puisse apprécier l'indemnité qui pourra être due.

β) *Congédiement*. — Depuis qu'il y a eu des lois maritimes, on s'est occupé de protéger le matelot contre le congédiement injuste que pouvait lui infliger le capitaine.

Un vieux statut hambourgeois que Pardessus croit antérieur à 1270 dit, art. 12, que nul patron « ne doit congédier ou abandonner un de ses matelots sur une île, à

bord, il ne faut pas perdre de vue la loi du 2 septembre 1793 et permettre le débarquement s'il doit influer sur la nationalité du navire. Ce qui peut assurer si avant ce débarquement il n'y avait à bord que 3/4 de français.

(1) Dans toutes ces contestations le commissaire joue le rôle d'un conciliateur, et c'est avec raison qu'on l'a souvent appelé *le juge de paix de la mer*.

moins qu'il ne se soit rendu coupable d'un délit incontestable (1). »

Le statut maritime de Lubeck (1199) défendait de le congédier en pays étranger s'il n'avait pas commis une action infamante, (art. 12); et même en Flandre, s'il congédiait sans reproche sérieux, le capitaine devait payer la totalité des gages et le port franc (2).

Des prescriptions analogues se retrouvent dans la compilation de Wisby et dans l'ordonnance de 1681 (3). Après toutes ces dispositions, l'art 270 du code réglementa le congédiement en fixant les indemnités que le capitaine devra au matelot dans les différents cas (4).

Ces questions d'indemnités, nous les étudierons à propos du règlement des salaires; tout ce que nous voulons préciser ici, c'est quand et comment le matelot peut-être débarqué.

Il peut l'être en tous temps, et nous ne répéterons pas ici ce que nous avons dit quelques lignes plus haut à propos du congé, sur l'intervention du commissaire. Ses pouvoirs et la situation sont les mêmes.

L'art. 270 contient *in fine* une défense « ...dans aucun cas le capitaine ne peut congédier un matelot dans les pays étrangers (5). »

(1) Desjardins § 629.

(2) Desjardins *ibid.*

(3) L. III, T. IV. art. 4.

(4) Afin d'assurer autant que possible que le capitaine n'exercera pas son droit à la légère, l'art. 270 § 4, C. Co, met l'indemnité définitivement à sa charge et lui refuse toute action en répétition contre l'armateur, si le congédiement a été donné sans cause valable (Lyon-Caen et Renault. *Traité V. n° 449.*)

(5) Art. rendu d'ordre public, déc.-loi du 4 mars 1852.

D'après la lecture du Code, on croirait que jamais un matelot ne peut être congédié à l'étranger, aussi graves que soient les raisons du capitaine ; les art. 4 et 5 du décret du 19 mars 1852 (1) nous montrent que le débarquement peut avoir lieu, mais avec l'intervention du Consul.

« Tout capitaine qui sans l'intervention de l'autorité consulaire débarque à l'étranger un individu porté à un titre quelconque sur son rôle d'équipage est punissable d'une amende de 300 fr. etc... (2) »

Mais le consentement du matelot ne suffirait pas (3) ; il faut obtenir un ordre du consul, qui, sauf à en rendre compte au ministère de la marine, a seul qualité sur requête ou plainte, pour décider s'il y a lieu ou non de prononcer le débarquement (4).

Toute cette matière du congédiement et du congé avait été remaniée dans le projet de révision imprimé en août 1867. L'art. 260 notamment autorisait toujours le capitaine à débarquer le matelot à l'étranger sans avoir à prouver contre lui aucun tort répréhensible, mais à charge d'indemnité, laquelle en cas de congédiement injuste restait à la charge personnelle du capitaine (art. 272) (5).

(1) B. O. 32. I. 312.

(2) Clercq et Vallat T. II p. 150

(3) Ord. du 31 octobre 1784. T. XIV art. 15.

(4) Clercq et Vallat. *loc. cit.* — Nous verrons plus loin quelle est la portée qu'il faut attacher à une ordonnance du 29 octobre 1833 qui permet aux consuls de décider à qui les frais de retour seront imputables

(5) Nous avons vu plus haut que c'est le capitaine qui contracte avec les matelots, sauf la restriction de l'art. 223 ; il ne saurait être question de cette restriction en ce qui concerne le congédiement.

Par une juste réciprocité, on autorisait le matelot (art. 269) à demander un congé lorsqu'il s'était écoulé deux ans depuis son entrée au service, et que le voyage de retour n'était ni commencé ni ordonné, à moins de convention contraire expresse (1).

c) Causes accidentelles qui font cesser l'engagement.

— Nous ne pouvons ici que donner une énumération de ces causes ; ce sont des cas de force majeure qui influenceront sur la quotité des salaires, et influenceront différemment selon la nature de l'engagement ; afin de ne pas scinder la question, nous en renvoyons l'étude au chapitre où nous traiterons des différentes sortes d'engagements. Ces causes sont : La rupture du voyage, volontaire ou par force majeure ; l'interdiction de commerce ; l'arrêt par ordre de puissance ; la prise, le bris, naufrage ou déclaration d'innavigabilité ; les blessures, maladies ou la mort du matelot.

(1) Des conventions ou des usages apportent des dérogations assez graves à toutes ces règles ; ainsi il est généralement convenu dans les contrats que les parties auront la faculté réciproque de débarquement dans les ports de France ; c'est-à-dire que les matelots peuvent demander à quitter le navire, et réciproquement, que le capitaine peut les congédier sans raison et sans indemnité. La facilité pour l'armement de remplacer l'homme qui part, et la facilité qu'à l'homme de retrouver un autre embarquement, a fait admettre cette règle. (En ce sens. Marseille 28 février 1872, M. 72.1.190.

CHAPITRE VI

DES OBLIGATIONS DU MATELOT PENDANT LA DURÉE DE SON ENGAGEMENT.

§ 1. — **Des obligations du marin.** — La première de toutes les obligations du marin est de se trouver à bord au jour et à l'heure du départ (1). Si le jour a été fixé, ils s'y rendront « sans aucune semonce » (2).

Seule, la force moyenne, la maladie du matelot par exemple, le dispensera de se présenter à l'époque convenue.

L'emprisonnement du matelot est légalement considéré comme force majeure si le matelot n'est pas retenu par sa faute ; et cette distinction aboutit à lui faire payer une indemnité au cas où il est emprisonné par sa faute. En fait cette question n'a aucun intérêt pratique.

M. Desjardins, dans son traité de droit commercial ma-

(1) Ordonnance I. II, T. VII art. 1.

(2) Edit. de 1584, art. 66. « Il faut, dit un jugement du Tribunal du Havre, que le marin embauché se trouve à bord au moment où le navire est prêt à partir et largue ses amarres. Le capitaine ne peut attendre la sortie des bassins et du port, pour compléter son rôle d'équipage. » H. 20 février 1880. (H. 80.2.78).

ritime (n° 645) discute certaines circonstances qui pourraient peut-être dispenser le matelot de se rendre à bord : mariage, achat d'un navire (1), élévation à la maîtrise, changement de navire, changement de voyage... Nous répondrons en un mot à toutes ces discussions trop longues. Le matelot s'est engagé, il n'a pas à apprécier de son chef s'il doit ou non exécuter, il n'a qu'à se rendre à bord, (d'ailleurs s'il ne s'y rendait pas, il y serait amené par la gendarmerie) il demandera s'il le veut, la résiliation de son engagement, le commissaire, si le motif lui paraît sérieux, autorisera le débarquement, mais tout l'intérêt de la question se présentera (2) devant le tribunal de commerce, s'il s'élève une question d'indemnité ; les juges apprécieront souverainement.

L'obligation essentielle du matelot à l'égard de l'armement, c'est de fournir ses services pendant tout le voyage en vue duquel l'engagement a eu lieu.

§ 2. — **Des services auxquels il est astreint.** — Quant à l'étendue de ces services, nous n'entrerons pas dans le détail des discussions auxquelles se sont livrés certains

(1) A propos de ces deux hypothèses, M. Desjardins donne pour les repousser une raison sur le peu de valeur de laquelle nous n'insisterons pas : « Ce serait d'ailleurs, dit-il, une façon trop commode de rompre un contrat dont on voudrait se dégager ».

(2) Nous pouvons citer à titre d'exemple un jugement du Tribunal maritime de Bordeaux du 14 décembre 1893 qui a condamné à 6 mois de prison 11 hommes d'un l'équipage qui refusaient de partir sous prétexte qu'ils n'étaient pas assez nombreux à bord. (*Journal du Havre* 15 décembre 1893).

auteurs à ce sujet. Nous résumerons avec M. Cresp ces obligations en deux règles :

1^o Le marin se doit complètement au service du navire, soit que ce service s'exerce à bord, soit qu'il exige que le matelot descende à terre, (comme par exemple pour aller chercher de l'eau ou des vivres) soit qu'il ait lieu en mer, soit au contraire qu'il se produise dans un port de relâche en dehors même de la prévision des parties ; ce ne serait que dans le cas où ce service réclamerait l'intervention d'hommes spéciaux et nécessiterait des connaissances techniques, que les matelots pourraient s'y refuser (1).

2^o Le marin se doit même au service de la cargaison, mais en tant seulement qu'il serait une suite de celui du navire ; c'est ainsi qu'il ne peut se refuser à charger ou décharger le navire (2). Et cela est très logique : les matelots n'étant attachés au navire que parce que ce navire est destiné à servir d'instrument de transport et d'échange, doivent par application même des principes généraux faire tout ce qui rentre dans cet objet et se rattache à cette destination.

Nous insistons sur ce point : que nous cherchons à établir des règles sur l'étendue du devoir des matelots, uniquement pour donner aux tribunaux un élément d'appréciation, soit pour accorder une indemnité, soit pour condamner le capitaine disciplinairement en cas d'abus de pouvoir. Nous voulons bien faire ressortir que ces règles

(1) Marseille 29 avril 1863. M. 65.1.134 et 5 juin 1863. M. 65. 1. 137.

(2) Valin I. p. 530.

ne sont pas du tout faites pour permettre au matelot d'apprécier la conduite qu'il aura à tenir en face d'un ordre (1).

A bord comme dans l'armée, il importe au plus haut point que le « *supérieur obtienne de ses subordonnés une obéissance entière, et une soumission de tous les instants* » ; que « *les ordres soient exécutés littéralement* ». Nous admettons volontiers que comme dans l'armée, « *la réclamation ne soit permise à l'inférieur que lorsqu'il a obéi* ». Que le matelot exécute d'abord les ordres qu'il reçoit, puis il pourra ensuite se pourvoir devant les tribunaux maritimes contre l'abus d'autorité du capitaine, réclamer même une indemnité pour le travail qu'il ne devait pas (2).

Résumant notre pensée en deux mots, nous dirons que le principal des devoirs du matelot est l'obéissance, quant aux limites dans lesquelles il la doit, l'appréciation ne lui en appartient jamais.

(1) « La circonstance que le capitaine aurait méconnu la lettre ou « l'esprit du contrat, aurait pu motiver ultérieurement de la part des « marins une demande en dommages-intérêts, soit même en cours de « voyage une demande de débarquement portée devant le consul, « mais n'aurait autorisé en aucun cas un refus de service en pleine « mer, là où pour le salut de tous, les règles de la discipline doivent « être rigoureusement maintenues. »

Bordeaux 25 janvier 1862. S. 62. 2. 523.

(2) Nous avons dit plus haut que le matelot peut se refuser à exécuter un service qui nécessite des hommes spéciaux, nous ne sommes pas en contradiction avec la règle que nous établissons ici, car dans le cas visé au texte on se trouve dans un port, ayant sous la main le commissaire ou le consul, qui tranchera la contestation sans que le navire soit mis en péril par ce retard.

§ 3. — **De la prohibition de charger.** — Le matelot devant donner tous ses soins au navire au service duquel il est embarqué, on comprend facilement la prohibition de l'article 251 qui lui défend de charger à bord des marchandises pour son compte.

Dans le très ancien droit maritime, on autorisait les matelots « à charger jusqu'à concurrence de leurs loyers (1) ».

Peu à peu un mouvement s'opéra dans la législation maritime contre cet usage, et l'ordonnance de 1681 (2) prescrivit : « les matelots ne pourront charger aucune marchandise pour leur compte sous prétexte de portée ni autrement sans en payer le fret, s'ils n'en ont fait mention dans leur engagement ».

L'article 251, du Code de commerce consacre la même disposition dans des termes presque identiques :

« Le capitaine et les gens de l'équipage ne peuvent sous aucun prétexte charger dans le navire aucune marchandise pour leur compte, sans la permission des propriétaires et sans en payer le fret, s'ils n'y sont autorisés par l'engagement ».

Souvent les armateurs tolèrent que les matelots placent dans leur « coffre à effets », des marchandises ; c'est ce qu'on appelle le *port permis* (3) ; cet usage est assez répandu surtout en ce concerne les officiers qui stipulent

(1) *Rôles d'Oléron* art. 18, (édit. Pardessus). Art. 33, *Droit maritime de Wisby*. — Ord. de Philippe II de 1563. L. II art. 15. — *Consulat de la mer*. Ch. 131 et suivants.

(2) art. 2. T. IV. L. III.

(3) Pardessus n° 671 Boistel n° 4230.

qu'ils ont le droit d'embarquer franc de fret une certaine quantité de marchandises à bord. (1).

Ce privilège toutefois est strictement personnel; ceci est intéressant à noter, car autrefois à l'époque où les matelots n'avaient pas de gages, ils avaient le droit de céder à un tiers la place dont on leur permettait de disposer à bord (2).

Lorsqu'ils n'ont pas usé du privilège, ils ne peuvent réclamer que si l'armateur avait chargé le navire de façon qu'il ne fut plus trouvé de place pour leurs marchandises.

Ce port permis d'ailleurs a donné lieu à des abus, aussi quand les armateurs ne le tolèrent pas, mettent-ils au contrat la clause de confiscation des marchandises chargées sans permission (3).

§. 4 — **Sanctions attachées à l'inexécution des obligations.** — Nous avons déterminé de quelles obligations le matelot était tenu; pour terminer ce chapitre, il nous reste à étudier quelles sanctions sont applicables à leur inexécution.

Nous n'entrerons pas dans le détail des peines disciplinaires que le capitaine peut ordonner aux matelots à bord

(1) Boulay-Paty. — Cresp. I. P. 326. Demangeat IV p. 259.

(2) Ce port permis donne lieu au contrat de pacotille; l'homme de mer reçoit des marchandises qu'il transporte gratuitement, et les vend en partageant le bénéfice avec celui qui les lui a confiées.

(3) Boulay-Paty. II. p. 189.

dans l'intérêt de l'ordre et de la discipline (1). Nous ne nous occuperons ici que de celles applicables au matelot qui refuse ses services en abandonnant le bord, violant ainsi son contrat d'engagement.

Nous avons dit, et nous avons beaucoup insisté sur ce point, que l'engagement du matelot était un contrat particulièrement rigoureux, sanctionné d'une façon toute spéciale ; nous ne serons donc pas étonnés de trouver ici des peines très sévères.

Lorsqu'un matelot s'absente du bord sans permission pendant plus de trois jours, en France, et qu'il laisse partir le navire sans se rendre à bord, il est déserteur à l'intérieur, et peut être puni de 6 mois de prison et de l'em-

(1) Ces punitions prévues par l'art 42 du décret du 24 mars 1852 sont :

1^o La consigne à bord pendant 8 jours au plus.

2^o Retranchement de boisson fermentée pendant 3 jours au plus.

3^o Vigie sur les barres de perroquet, dans la hune, sur une vergue ou au bossoir 1/2 heure au moins et 4 heures au plus.

4^o Retenue de 1 à 30 jours de solde s'il est au mois ou de 2 à 50 fr. s'il est à la part.

5^o Prison 8 jours au plus.

6^o Amarage à un bas mât sur le pont, dans l'entrepont ou la cale 1 jour au moins, 3 jours au plus de 1 heure à 3 heures par jour.

7^o La boucle aux pieds pendant cinq jours au plus.

Il convient de remarquer 1^o que toute punition est portée sur un livre spécial avec le motif, livre visé au retour par le président du Tribunal de commerce ; 2^o que les retranchements de vivres et de solde ne profitent pas à l'armement mais que la valeur est versée à la caisse des invalides.

barquement pendant 6 mois ou un an à bord d'un navire de l'Etat (1).

Comme il importe avant tout que le navire puisse partir avec son équipage, le matelot est recherché par la gendarmerie et remis à bord de force (2).

Lorsque la désertion a lieu à l'étranger ou dans les colonies, elle est déclarée après une absence de deux jours.

En plus de ces peines frappant les hommes dans leur liberté, il y a encore des peines pécuniaires ; ainsi le déserteur perd ses salaires acquis au jour du délit ; la moitié est versée à la caisse des invalides, l'autre moitié appartient à l'armement.

Nous ne voulons pas entamer ici ces questions qui touchent à la quotité des salaires, pas plus que celle de savoir si une clause pénale peut-être stipulée pour le cas de refus de service.

Nous voulons rassembler toutes ces questions pécuniaires en un seul chapitre, pour pouvoir les exposer avec ensemble (3).

(1) Pour les novices, la peine de prison est de 9 jours à 2 mois.

(2) Autrefois les peines de la désertion étaient beaucoup plus sévères l'ord. de Wisby, art. 64 voulait qu'on punit de mort le matelot déserteur après le commencement du voyage ; celui qui désertait avant, devait rendre les avances et payer la moitié des gages qu'il aurait gagnés. L'art. 43 de l'Ord. de la Hanse teutonique voulait que le marin fut marqué au visage de la marque de la ville d'où il était : l'ord. de 1584 art. 67 prononçait la peine du fouet.

(3) Cfr. 2^o partie.

Il nous a donc suffi de constater que des sanctions existent, sanctions très rigoureuses et qui montrent combien est exact, le rapprochement que nous faisons plus haut entre le marin et le soldat.

CHAPITRE VII

DES RÈGLES SPÉCIALES A L'ENGAGEMENT DU CAPITAINE

Ainsi que l'indique le titre de notre chapitre, nous ne nous occuperons nullement ici des fonctions, des droits et des obligations du capitaine, cela sortirait des limites que nous nous sommes assignées ; mais les règles concernant l'engagement du capitaine étant sur plusieurs points différentes de celles établies pour les autres gens de mer, nous sommes obligés d'y consacrer un chapitre spécial.

Nous parlerons particulièrement des personnes qui peuvent choisir le capitaine, de la capacité exigée pour exercer ces fonctions, de la façon dont ces fonctions cessent, du cas particulier où le capitaine se trouvera en même temps co-propriétaire du navire, et enfin du mode de rémunération spéciale appelé *chapeau*.

Si le capitaine n'est pas traité exactement comme le matelot, cela tient à ce que le premier est non-seulement un simple préposé à la conduite du navire, préposé dont on n'a en vue que les connaissances techniques, mais en même temps un mandataire des armateurs, capable de les engager très gravement et de mettre leur fortune en

péril. En plus de ces deux attributions, et à un point de vue tout différent le capitaine est aussi un fonctionnaire.

§ 1. — **Qui peut choisir le capitaine.** — En ce qui concerne la nomination du capitaine, il ne s'élève aucune difficulté si l'armateur est en même temps propriétaire, ou s'il y a plusieurs co-propriétaires : le capitaine est alors choisi par la majorité constituée selon l'art. 220, ou, par l'armateur gérant élu par cette même majorité (1).

Au cas où le propriétaire est unique, et l'armateur distinct, c'est à dire, au cas où le propriétaire a loué son navire dégarni à un tiers qui le monte de ce qui est nécessaire et le fait naviguer à son nom, c'est à ce tiers qu'appartient le choix du capitaine. C'est lui qui est le plus directement responsable ; c'est lui qui est le mandant immédiat (2). (Il y a lieu de remarquer cependant que les conséquences du mandat conféré peuvent rejaillir sur le propriétaire, mais cela n'infirme nullement la décision en faveur de laquelle nous nous prononçons.

Nous n'aurions pas parlé de l'affreteur principal pour dire qu'il n'a aucun pouvoir sur le capitaine, si des décisions de jurisprudence n'étaient intervenues à ce sujet (3).

L'affreteur principal loue le navire en bloc à l'armateur qui le lui livre tout garni ; il sous-loue à divers individus ; cette cession de droits est trop spéciale pour comporter une influence sur le choix du Capitaine.

(1) Cresp. I. p. 566, Lyon-Caen et Renault *Précis* II, § 1781.

(2) Ruben de Couder, *capitaine* n° 53.

(3) Cass. 6 avril 1852. S. 52. 1. 751. Cresp. I. p. 567.

§ 2. **Qui peut être capitaine.** — Le capitaine à son bord est investi de fonctions multiples (1) on comprend donc qu'on exige de lui des garanties spéciales et une capacité toute particulière, on comprend que la loi ait entouré sa nomination de garanties.

Il y a un intérêt très grave, du reste, à ne pas permettre de choisir un capitaine incapable, car il a entre les mains la vie d'un nombre souvent assez grand d'individus qu'il peut mettre en danger par son ignorance.

Avant toute autre condition, le capitaine pour commander un navire battant pavillon français, doit être français. En effet, si la loi tolère 1/4 d'étrangers, dans l'équipage, elle exige que tous les officiers soient français.

Quant aux conditions de capacité technique, elles varient selon la nature de la navigation que doit accomplir le navire. D'après le décret du 18 septembre 1893, pour commander au long-cours il faut être pourvu soit de l'ancien diplôme de capitaine au long-cours, soit du diplôme institué par ce décret, de capitaine de la marine marchande de 1^{re} ou de 2^e classe. Pour passer ces examens les candidats doivent avoir 24 ans, et 60 mois de naviga-

(1) a) Il a un pouvoir disciplinaire sur les gens de l'équipage et même sur les passagers. (Déc. du 24 mars 1832, art. 5 et 9).

b) Il joue le rôle de juge d'instruction pour les crimes et délits commis à bord et dont la connaissance appartiendrait aux tribunaux maritimes. (art 2, 5, 9 et Sts).

c) Il est officier de l'état civil et constate les naissances et décès survenus à bord. (art. 59, 60, 61, 86, 87. C. civ.)

d) Il peut comme un notaire recevoir les testaments faits à bord, (art. 988 et suivants C. civ.).

tion. Les mêmes conditions d'âge et de navigation sont exigées des maîtres au cabotage mais l'examen est plus facile.

Pour commander au bornage un navire à vapeur, les marins devront justifier de notions pratiques sur le fonctionnement et la conduite des machines à vapeur et avoir le même âge et le même temps de navigation que les autres capitaines.

Remarquons, en passant, une lacune bizarre de la loi qui n'exige aucune condition de capacité pour les autres officiers, qui peuvent cependant avoir à remplacer le capitaine ; il suffit pour être second au long-cours d'avoir 21 ans et 12 mois de mer, et pour être lieutenant d'avoir 18 ans et 12 mois de mer. Quant au second au cabotage, à part la qualité de français on n'exige rien d'autre de lui.

§ 3. — Comment cessent les fonctions du capitaine.

En général les fonctions du capitaine cessent lorsque le voyage pour lequel il est engagé est terminé, ou que le temps de son engagement est écoulé.

Mais il peut y avoir des causes toutes différentes venant de la volonté des parties, de force moyenne, ou d'autres circonstances ; ce sont notamment :

- a) La démission dûment acceptée.
- b) Un évènement de force majeure qui empêche le capitaine de continuer son voyage.
- c) Le congédiement signifié par le propriétaire.
- d) Le débarquement ordonné par l'autorité.
- e) La vente du navire.

d) La suspension du capitaine.

e) La perte du grade de capitaine.

Nous ne dirons que quelques mots de la plupart de ces différentes hypothèses, mais nous insisterons plus particulièrement sur le congédiement qui présente des règles tout à fait spéciales.

a) *Démission*. — Le capitaine étant lié à l'armement par un contrat, il va sans dire que pour le résoudre, il faut l'accord des deux parties; si la démission du capitaine n'est pas acceptée, il est tenu d'achever le voyage, « à peine de tous dépens, dommages et intérêts envers les propriétaires et les affreteurs. » (art. 238).

Au reste cette règle n'a rien de spécial au capitaine; nous la retrouvons au Code Civil sous les art. 1991 et 2007.

b) *Evènement de force majeure qui empêche de continuer le voyage*. — Remarquons seulement si l'évènement provient de la faute du capitaine, tel que maladie provenant d'inconduite ou intempérance, il y aura lieu à indemnité envers l'armement. C'est le consul qui à l'étranger pourvoira au remplacement du capitaine. (1)

c) *Congédiement signifié par le propriétaire*.

Art 218 : « Le propriétaire peut congédier le capitaine. — Il n'y a pas lieu à indemnité s'il n'y a convention par écrit. »

(1) Ord. du 29 octobre 1832, art. 42.

Cet article consacre un principe spécial au capitaine, et qui est d'ordre public ; aucune convention ne peut y apporter de dérogation ; de nombreuses décisions de jurisprudence sont en ce sens (1).

Cette prescription déroge gravement aux principes généraux du droit : tout d'abord à ceux du droit civil, art. 1134 en permettant à une seule partie de résoudre un contrat et de se délier de ses obligations ; elle se déroge à ceux du mandat salarié, et du louage de service ; en effet, quand le louage est fait pour un temps illimité, ce qui est généralement le cas du capitaine, le congédiement donne lieu à une indemnité à laquelle les parties ne peuvent d'avance éventuellement renoncer (art. 1780 C. civ. loi du 27 décembre 1890. art. 1^{er}). Cette disposition déroge également aux autres prescriptions du droit maritime en ce qui concerne les gens de mer, puisque le capitaine ne peut réclamer des dommages-intérêts même en prouvant que le congédiement a eu lieu sans cause (Cpr. art. 270. C. co). Ainsi d'une part on peut congédier le capitaine en tous lieux, sans l'intervention de l'autorité consulaire (2), d'autre part, le capitaine ne peut réclamer à l'armateur aucune indemnité.

Est-il besoin de justifier longuement les raisons qui ont fait admettre ces dérogations graves, nous ne le croyons pas.

(1) M. 12 juin 1826 (M. 26. I. 135) Rouen 16 mai 1838. (S. 39. 2. 44). 20 janvier 1844 (S. 44. 2. 298.) Rennes 9 juin 1860. (S. 60. 2. 587) 18 juillet 1865. S. 66. 2. 154.) Nantes. 10 avril 1871. (N. 75. I. 185).

(2) Toutefois il faut que le congédiement soit porté à la connaissance de l'autorité consulaire ou du commissaire.

Le capitaine est investi d'une mission de haute confiance ; des intérêts multiples, nous l'avons dit, lui sont confiés ; il a charge non seulement de la fortune des armateurs, mais encore de celle des affréteurs ; il est responsable de la vie de son équipage et de ses passagers ; il faut pouvoir se débarrasser de lui dès qu'on a un soupçon sur son compte, sans avoir à faire de procédure, sans avoir à prouver la justesse d'une opinion difficile à baser sur des faits précis. D'ailleurs si on devait attendre que le soupçon soit justifié, il serait trop tard.

Comme le disent fort bien MM. Lyon-Caen et Renault, la confiance ne se commande pas. Si l'armateur devait justifier de motifs valables, cela ferait souvent naître des difficultés et amènerait des lenteurs dont les conséquences pourraient être irréparables ; puis la crainte d'avoir à payer une indemnité au capitaine congédié pourrait paralyser l'exercice de ce droit.

Il a cependant été soutenu que le capitaine avait droit à l'indemnité attribuée aux gens de mer et déterminée par l'art. 270.

Voici quelle est l'argumentation produite en faveur de cette doctrine (1).

L'art. 272, disent ses partisans, déclare faire application à tous les officiers de l'équipage, des règles relatives aux loyers, parmi lesquelles se trouve l'art. 270 ; l'art. 218 semble cependant déroger à 272, mais il n'y déroge qu'en

(1) On cite Valin, mais son opinion n'a aucune valeur, l'ordonnance ne contenant pas de disposition analogue à celle de l'article 218. C. Co.

ce qu'il refuse une indemnité spéciale et supplémentaire à la rémunération telle qu'elle est fixée art. 270.

On cite encore à l'appui de cette thèse l'art. 208 qui permet au capitaine, en cas d'adjudication du navire, de se pourvoir en dédommagement contre qui de droit. Cette adjudication, dit-on, n'équivaut-elle pas à un congédiement implicite ? Nous repoussons absolument toute cette argumentation ; l'art. 218 est trop formel pour qu'on puisse admettre cette opinion, et, d'ailleurs, si à raison de la différence des termes entre l'article 218 et l'article 270, on doutait encore, il suffirait de faire remarquer que les loyers dont il est question art. 270 ne sont qu'une forme d'indemnité ou de dommages-intérêts, ce qui nous ramène forcément à la prohibition de l'art. 218.

Quant à l'argumentation tirée des articles 272 et 208, il suffit pour le réduire à néant de remarquer :

1° Que la disposition de l'art 272 ne vise pas spécialement le capitaine mais en même temps que lui tout l'équipage et les autres officiers, ce qui fait disparaître par cela même tout antinomie entre elle et l'art 218, et laisse subsister en dehors de celui-ci toute la force du renvoi ;

2° Que l'art 208 ne parle pas d'abord du congédiement ; qu'on pourrait rattacher la cessation des fonctions du capitaine, à la suite de l'adjudication du navire à une autre cause, à la rupture du voyage par exemple ; mais qu'à supposer qu'il y ait là congédiement implicite, la disposition ne fait qu'admettre la possibilité du dédommagement, et nous allons voir que même en cas de congédiement, il

peut y avoir lieu à indemnité si telle a été la convention des parties (1).

Mais une convention écrite peut donner lieu à l'indemnité : il faut pour cela qu'elle soit spéciale à cette question, sans toutefois exiger qu'elle soit expresse ; un compromis de navigation portant que l'armateur s'engage à conserver au capitaine son mandat pendant un temps déterminé (2) pourrait suffire ; de même que la clause qu'un capitaine ne prend un intérêt dans un navire qu'à condition de le commander (3) ; de même, encore, la clause par laquelle l'armateur renoncerait au droit de congédiement, car selon les règles d'interprétation des contrats au Code civil, on doit interpréter les conventions dans le sens où elles produisent quelqu'effet (4). (art. 1157. C. c.) Comme on sait que l'armateur ne peut renoncer à congédier, ce qui serait contraire à l'ordre public, il est permis de dire qu'il a voulu par la clause dont nous parlons, autoriser le recours en indemnité.

La doctrine générale que nous avons établie à propos du mode de preuve de l'engagement des gens de mer,

(1) Marseille, 23 août 1858. M. T. 36. 1. 210. Pardessus, III p. 52. Bedarride n° 309. Demangeat IV. p. 169 Cresp. I. p. 374. Ruben de Couder § 392. Desjardins n° 314. Valroger. n° 28. Lyon-Caen et Renault *Précis*, II n° 1782. note 3.

(2) Rouen 24 janvier 1844. S. 44.2.298. — Rennes 18 juillet 1865. S. 66.2.154. — Nantes 10 avril 1875. N. 75.1.185. — Marseille 28 février 1877. M. 77.1.141. — Demangeat, I. p. 162.

(3) Rennes 18 juillet 1865. S. 66.2.154. Demangeat, *loc. cit.* Bedarride. I. 309.

(4) Cpr. Rennes 22 juillet 1886. M. 88.2.37.

concorde bien avec les règles de l'art. 218 qui veut que l'indemnité soit stipulée par écrit.

L'art. 250 n'étant pas encore édicté au moment de la rédaction de l'art. 218, nous devons interpréter l'article 250 en le combinant avec ce dernier, et nous dirons comme précédemment que l'indemnité doit être constatée par le rôle d'équipage, ou par écrit si cette constatation fait défaut.

Mais à défaut de convention spécifiant une indemnité, le capitaine a droit simplement à ses appointements jusqu'au jour du congé, ainsi qu'à son rapatriement et à sa conduite (1).

d) Débarquement ordonné par l'autorité. — Le commissaire de l'Inscription maritime ou le Consul peuvent dans l'intérêt de l'ordre public débarquer le capitaine en mentionnant leur décision sur le rôle (2); mais cette espèce n'a rien de particulier au capitaine. On peut remarquer, cependant, combien il peut paraître exorbitant de donner à un fonctionnaire le droit de révoquer le mandataire d'un tiers; mais l'intérêt de la marine justifie facilement cette décision.

(1) Nous ne parlons pas d'un cas qui s'est présenté une fois dans la jurisprudence, où le congédiement avait revêtu un caractère injurieux. Ce n'était pas sur le fait de congédiement qu'ont pu être accordés des dommages-intérêts non stipulés, mais sur celui d'injure (art. 1382 C. c.)

Rouen 16 juin 1853 (D. 53. 1. 158). Nantes 6 juillet 1892. (N. 92. 1. 391).

(2) Arrêté du 5 Germinal an XII art. 2.

e) *Adjudication du navire.* — Ce mode de cessation des fonctions par suite d'adjudication du navire est particulier au capitaine. Si on veut se rappeler que le capitaine est un mandataire, on ne s'étonnera pas de voir que le mandant étant changé, les pouvoirs du premier expirent en même temps que ceux du second. Cependant ce n'est pas de plein droit que le capitaine se trouve congédié : il faut que l'adjudicataire fasse connaître son intention ; c'était déjà l'opinion de Valin sur l'art. 19 L. I. T. XIV de l'ordonnance.

L'adjudication doit avoir porté sur le navire entier ou sur une partie du navire excédant la moitié (1).

L'art. 208 dit : « *Sauf à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit* ». Il est certain, et cela n'a jamais été contesté, que ce recours est dirigé contre le vendeur du navire ; on ne concevrait pas que l'acheteur qui n'a jamais été lié au capitaine puisse être attaqué par celui-ci. D'ailleurs l'article de l'ordonnance était plus clair et disait : « *contre ceux qui l'auront préposé* » ; dans son commentaire Valin ajoutait : « Mais comme c'est par le fait ou la faute du propriétaire qui l'avait établi maître qu'il perd le commandement du navire, l'article lui réserve à se pourvoir contre lui pour un dédommagement ».

Mais toutefois pour ce recours, il faut consulter les art. 208 et 218 ; assimilant cette hypothèse à celle du congédiement il y a lieu de décider qu'il ne peut y avoir d'indemnité que si elle a été stipulée par écrit. On comprendrait

(1) Demangeat IV. p. 137. Valroger I. n° 186. Lyon-Caen et Renault. *Précis* II n° 1787.

difficilement pourquoi le congé donné au capitaine par l'adjudicataire lui procurerait contre le propriétaire précédent un recours qu'il n'aurait pas contre lui, si le congé lui était imposé par ce propriétaire lui-même (1).

Il faudra aussi combiner les art. 208 et 209, si le capitaine est copropriétaire du navire (2).

Pour ce qui est de la quotité de cette indemnité, Valin disait que le capitaine devait recevoir une indemnité égale à sa perte réelle et effective, mais qu'il ne pouvait être question de dommages et intérêts tels qu'il pouvait les prétendre étant congédié sans cause (3), pour raison du tort fait à sa réputation et des profits qu'il aurait pu faire naturellement : « ce n'est pas, dit le commentateur, le propriétaire qui l'avait établi maître qui le révoque par malice ou par caprice, il donne seulement occasion à la révocation en ne payant pas ses dettes (4). C'est pour cela que l'article parle de dédommagement et non de dommages-intérêts ».

L'art. 208 a reproduit le mot dédommagement de l'ordonnance, on peut en conclure que pour la quotité de l'indemnité les rédacteurs du code ont entendu consacrer

(1) Dufour II. n° 761. Desjardins I. n° 449, Valroger I. n° 489. Lyon-Caen et Renault *Précis*. II. § 4787. et la note 2.

(2) Nous expliquerons plus bas les dispositions de l'art. 219 c'est pourquoi nous ne faisons que citer sans commentaire.

(3) Lyon-Caen et Renault *Précis* II. p. 429 note 2 § 2. — Il ne faut pas oublier que sous l'empire de l'ordonnance, le capitaine s'il justifiait de l'absence de cause, avait droit à une indemnité.

(4) Valin fait allusion au cas de vente forcée.

l'interprétation de Valin dans le cas où la convention n'en aurait pas fixé le montant.

f) Suspension ou destitution du capitaine. — Le capitaine est soumis pour l'exercice de ses fonctions au contrôle et à la surveillance de l'Administration de la marine. S'il manque aux règlements maritimes, il est passible de peines disciplinaires plus ou moins graves. La suspension et la destitution peuvent être prononcées pour fautes ou négligences professionnelles (1).

g) Perte du grade de capitaine. — D'autres raisons provoquant pour le capitaine la perte de son grade lui enlèvent son commandement; ce sont :

1° Sa démission acceptée par le chef de l'Etat.

2° La perte de la qualité de français prononcée par jugement.

3° La condamnation à une peine afflictive et infamante.

4° La condamnation aux peines correctionnelles édictées art. 402, 403, 405, 406, 407 et Sect. 1 chap. I, T. 2, L. III du Code pénal.

5° La condamnation à une peine correctionnelle de prison avec interdiction de séjour, et déchéance des droits civils et de famille.

6° La destitution.

(1) Nous pouvons citer comme exemple, un jugement du tribunal maritime de Dunkerque du 12 décembre 1893 suspendant pour trois mois le capitaine d'un steamer de son brevet pour n'avoir pas fait tout ce qui était en son pouvoir pour éviter la perte de son navire.

§ 4.— **Du cas où le capitaine est copropriétaire du navire.** — Ici la situation devient très délicate quand la majorité des propriétaires d'un navire veut congédier le capitaine qui possède une part du capital. La situation après ce congédiement deviendra excessivement tendue et les rapports très difficiles ; il faut cependant que la société puisse se débarrasser de son capitaine lorsqu'elle n'a pas confiance en lui.

Cette qualité de copropriétaire ne limite en rien les droits de la majorité même si l'acte de société avait désigné le capitaine pour tout le temps de la société (1).

En effet, ici, l'acte de société n'a pu être fait qu'en tenant compte des règles du droit maritime, et l'article 1836 du Code civil n'est applicable qu'autant qu'une disposition spéciale n'en infirme pas la validité.

Pour régler la situation après ce congédiement, la loi, art. 219 permet au capitaine de se faire rembourser sa part par ses copropriétaires à dire d'expert. Cette faculté est toutefois strictement spéciale au congédiement (2) et le capitaine peut y renoncer soit après coup soit dans le *compromis de navigation* (3).

Mais si le capitaine est propriétaire de plus de la moitié du navire, on ne peut rien contre lui ; s'il compromet les

(1) On sait en effet qu'en vertu de l'art. 1836. C. civ. les pouvoirs du gérant statutaire ne peuvent être révoqués tant que la société dure.

(2) Rennes 17 août 1872. N. 72, I, 232. Marseille 1^{er} février 1844. M. T. 23. 1. 206. Cresp. I. p. 380, note 91. Ruben de Couder, § 388. Desjardins II, n° 353.

(3) Bordeaux 25 juin 1860, S. 61. 2. 143. Ruben de Couder § 383. — Nous employons ici ce mot « *compromis de navigation* » très usité

intérêts de la société, il compromet plus les siens propres que ceux de ses associés (1).

Une question s'est posée à propos de ce remboursement : qui devra y contribuer ? Valin disait que nul ne peut être forcé d'acquérir (2) mais ce n'est pas admissible en présence de l'art. 220 § 1 du Code de commerce ; l'avis de la majorité liant celui de la minorité en ce qui concerne le congédiement, l'avis de cette minorité est lié également pour les conséquences de cet acte résultant de l'application de l'art. 219 C. co.

Le capitaine demandant le remboursement, comme contre-partie du congédiement, peut avant de quitter le bord exiger d'être indemnisé (3).

§ 5. — **Du chapeau.** — A côté de ses fonctions techniques, à côté de son rôle de mandataire de l'armateur, le capitaine encourt une responsabilité très grande à raison des marchandises qui lui sont confiées. Il reconnaît par le connaissement les avoir reçues, et devra les rendre au consignataire ou destinataire porteur du connaissement.

Vient-il à y avoir un manquant au débarquement, le

dans la pratique, et désignant l'acte contenant l'ensemble des conventions passées entre l'armement et le capitaine.

(1) Locré III p. 75. Bedarride I. n° 311. Demangeat IV. p. 413. Ruben de Couder § 378. Pardessus III p. 54. Alauzet III p. 449, Laurin I. 377. Lyon-Caen et Renault. *Précis* II n° 1786.

(2) I. p. 572.

(3) Douai 10 mai 1831. M. 83.2.65. D. Rep. Supp. *Droit maritime* p. 162.

capitaine est responsable ; survient-il des avaries, il est, en principe, responsable également.

Or, comment supposer que sur un salaire relativement faible, on puisse lui demander de garantir des marchandises dont la valeur est très grande ; d'autre part sa responsabilité variant selon que le navire est plus ou moins grand, plus ou moins chargé, l'armateur serait obligé de stipuler un salaire variable qui changerait à chaque traversée

Ce procédé serait incommode et la convention du chapeau permet d'y remédier.

« Ce chapeau est un tant 0/0 payé par l'affrèteur en sus du fret, et qui est stipulé dans les chartes-parties ou dans les connaissements. »

Il est possible qu'originellement (1) ce chapeau fut dû directement par l'affrèteur au capitaine, mais actuellement il n'en est plus ainsi ; le chapeau dont on convient dans une charte-partie ou un connaissement est un accessoire dû à l'armateur, et ce n'est qu'une convention tout à fait étrangère au contrat d'affrètement qui en attribue un au capitaine.

Il serait, d'ailleurs, dans certains cas imprudent de laisser à ce dernier cette portion du fret. En effet dans la navigation à la voile, les affrètements conclus au loin le sont par le capitaine, celui-ci ne manquerait jamais de stipuler un chapeau considérable qui diminuerait d'autant le fret.

Dans ce cas il faut considérer le chapeau comme une

(1) Cette stipulation est très ancienne, nous la trouvons dans Cleirac *Contrats maritimes* T. V n° 48.

commission accordée sur les frets effectués, afin de l'intéresser à choisir les frets les plus favorables lorsqu'il est libre en pays étrangers.

Nous estimons donc que le chapeau porté sur la charte-partie ou un connaissement est un accessoire du fret, mais qu'il faut considérer comme salaire celui que l'armateur accorde à son capitaine par convention spéciale.

Rarement, (pour ne pas dire jamais) ce chapeau est porté sur le rôle de l'équipage, mais l'administration de la marine sachant qu'il existe, ne permet pas qu'on embarque un capitaine avec un salaire déclaré inférieur à 150 fr. par mois. Elle sait, en effet, que si en réalité le salaire est inférieur à 150 fr. il est en fait, par d'autres conventions, dont on ne lui donne pas connaissance, augmenté au moins jusqu'à concurrence de cette somme, et, elle ne veut pas qu'en portant un prix dérisoire, on frustre les droits de la caisse des invalides.

D'ailleurs il serait quelquefois fort injuste de faire figurer ce chapeau sur le rôle; en effet, le capitaine subirait une retenue pour la caisse des invalides sur la valeur totale, alors qu'en réalité il n'a pas profité de toute la somme. Il est, du reste, très fréquent, surtout à bord des grands steamers qui débarquent rapidement, qu'il y ait des manquants et que le capitaine paie pour cette raison des sommes souvent assez fortes, qui diminuent d'autant sa rémunération; il se trouverait donc fournir à la caisse une retenue sur une somme qu'il n'a pas touchée.

Beaucoup d'auteurs disent que le chapeau est en général de 10 0/0; pour les petits navires, et pour les caboteurs

le chapeau monte quelquefois jusqu'à cette somme, mais c'est là à peu près un maximum. Des capitaines commandant des voiliers d'environ 500 tonneaux ne touchent guère que 4 0/0 du fret brut, et les capitaines des grands paquebots faisant des traversées régulières, ne touchent que 1 0/0 ; il est vrai que ceux-ci encaissent des frets plus considérables, mais leur responsabilité est aussi plus grande.

La quotité de ce chapeau peut n'être pas fixée ; on est alors obligé de s'en référer aux usages des lieux où le paiement du fret doit être fait.

On rencontre parfois la clause que le chapeau ne sera dû que si l'armateur est content des services du capitaine ; c'est alors au premier à prouver la cause de son mécontentement s'il refuse de payer (1).

(1) Marseille 49 septembre 1862 M. 62.1.268. Lyon-Caen et Renault. *Précis*, II p. 206.

DEUXIÈME PARTIE

Des différentes sortes d'engagements

Les engagements des gens de mer se divisent en deux catégories bien distinctes :

1° *Les engagements à salaires fixes.*

2° *Les engagements à profits éventuels.*

Dans les premiers, le salaire est uniquement basé, soit sur la convention qui fixe un prix à forfait, quelle que soit la durée du voyage, soit sur la durée même de ce voyage.

La quotité de ce salaire est donc fixe et n'est nullement influencée par le succès ou l'insuccès de l'expédition. Ce mode d'engagement se rapproche beaucoup du louage d'ouvrage ou de services avec salaire fixe.

Dans l'engagement à profits éventuels ainsi que son titre l'indique lui-même, il y a une part d'aléa dans le salaire, on ne peut savoir d'avance ce qui reviendra au matelot comme prix de ses services ; la rémunération variant avec le profit retiré de l'expédition, il devient véritablement intéressé au succès.

Ces mots, engagement à salaires fixes, engagement à

profit éventuel, sont des termes génériques comprenant sous eux plusieurs espèces différentes et bien distinctes.

Les premiers se subdivisent en *engagements au voyage* et *engagements au mois* ; les seconds comprennent deux divisions principales, sous lesquelles nous pouvons classer les différentes espèces que nous rencontrerons : ce sont : 1° *L'engagement à la part, ou au profit*, 2° *l'engagement au fret*. Nous étudierons les règles spéciales à chacun de ces engagements et nous verrons dans chacun d'eux quelle influence ont, sur la quotité des salaires, les différentes circonstances qui modifient le voyage, ou font cesser l'engagement avant l'époque prévue.

SECTION PREMIÈRE

DES ENGAGEMENTS A SALAIRES FIXES

CHAPITRE I

DES DIFFÉRENTES SORTES D'ENGAGEMENTS A SALAIRES FIXES

Il y a deux espèces d'engagements à salaires fixes : les engagements au voyage, et les engagements au mois.

§ 1.— **Engagements au voyage.** — L'engagement au voyage est un véritable contrat de louage par lequel un matelot loue à un maître de navire ses services moyennant une certaine somme *unique* que ce maître s'oblige à lui payer pour le loyer de tout le voyage.

Ces engagements sont très rares et ne se pratiquaient déjà plus du temps de Valin, comme l'atteste ce jurisconsulte (1).

On comprend facilement que cette sorte d'engagement ait été appelée à disparaître rapidement surtout à l'époque

(1) Valin I, p. 676. Boulay-Paty II, p. 469. Cresp. I, p. 321. Boistel, n° 4220. Ruben de Couder. § 473. Desjardins III, n° 616.

de la marine à voile, quand le temps des traversées étant des plus variable, le service qu'on demandait au matelot était d'une durée trop incertaine.

Aussi actuellement l'a-t-on vu reparaître dans quelques cas où l'on sait d'avance d'une façon approximative le temps que peut durer l'engagement que l'on contracte, notamment quand les marins louent leurs services pour une traversée.

Deux autres cas d'application sont signalés par Filleau dans une navigation tout à fait spéciale (1) ; il s'agit de la pêche à la morue sur le banc de Terre-neuve :

1^o ceux qui s'engagent pour cette pêche, sauf un intérêt peu important dans la pêche, ne reçoivent qu'une somme fixe pour le voyage (2).

2^o Des mousses et novices qui sous le nom de *graviers* sont engagés dans les ports de la Manche pour être employés soit à la côte de Terre-neuve, soit aux îles Saint-Pierre et Miquelon aux travaux que nécessite la préparation de la morue ne touchent également qu'une somme fixe généralement très faible (3).

§ 2. — **Engagement au mois.** — Il y a engagement au mois lorsqu'on convient que le marin gagnera tant par mois tout le temps que durera le voyage.

(1) P. 300.

(2) Ceci était peut-être exact du temps de M. Filleau mais nous verrons dans l'Annexe II que les engagements ne sont pas généralement de cette espèce.

(3) Filleau p. 301.

Il est à peine utile de faire remarquer qu'on n'entend pas en employant ces mots dire que l'engagement ne doit durer qu'un mois, après lequel, le matelot serait libre et pourrait quitter le service (1). Le matelot est obligé de servir pendant tout le voyage, et, quand on dit qu'il est au mois, on veut entendre seulement que son salaire se compte par mois (2).

Cette sorte d'engagement est très ancienne ; le consulat de la mer en parlait (3) : « Si lo mariner s'es accordat a mesos..... »

Ce mode, dit Cresp (4), est le plus usité surtout pour les voyages au long-cours et dans la navigation au grand cabotage (5).

Actuellement c'est cet engagement qui est le plus répandu, et cela est logique, car c'est celui qui convient le mieux à tous les intérêts ; les matelots engagés ne sont payés qu'à raison de la durée de leurs services ; leur salaire n'étant subordonné à aucune chance de perte ou de gain, ils ne sont pas exposés à perdre le fruit de leurs travaux ; enfin il est très favorable à la discipline, car les gens ainsi rétribués ne peuvent exercer le droit de censure, qu'il est difficile d'interdire dans les engagements à profits éventuels.

(1) Valin I p. 676.

(2) Boulay-Paty. II p. 169.

(3) Chapitre 83.

(4) I p. 321.

(5) Filleau p. 288. Lyon-Caen et Renault. *Précis* II n° 1700.

CHAPITRE II

DES CIRCONSTANCES QUI DE LA VOLONTÉ DES PARTIES MODIFIENT LA QUOTITÉ DES SALAIRES

Lorsque la traversée a lieu sans encombre, que le navire arrive au port de désarmement, il n'y a aucune difficulté sur la quotité des salaires ; en cas d'engagement au voyage, la somme stipulée à forfait est due ; en cas d'engagement au mois, un simple calcul consistera à décompter le salaire par mois de 30 jours jusque et y compris le jour du débarquement (1).

Mais bien des évènements peuvent allonger ou plus souvent raccourcir le voyage ; nous devons étudier quelle influence ils ont sur la quotité des salaires.

Nous nous occuperons d'abord des faits qui, de la volonté des parties, ont modifié l'expédition primitivement projetée. Nous étudierons ensuite les cas de force majeure et les conséquences qu'ils entraînent.

Les matelots ne sont pas seuls obligés de remplir leurs obligations ; l'exécution de l'engagement est due réciproquement par les deux parties qui ont figuré au contrat : l'armement d'une part, l'équipage de l'autre.

(1) Filleau p. 289.

Cette exécution suppose l'accomplissement du voyage projeté, mais cet accomplissement n'est pas toujours possible.

Il peut être empêché soit par le refus des affréteurs de livrer la marchandise promise (1) art. 288 C. co. soit encore, que des nouvelles commerciales imprévues, aient bouleversé les plans de l'armateur; celui-ci doit dans ce cas garder le droit de ne pas courir à sa perte, et il eût été déraisonnable de gêner sa liberté d'action en lui imposant de trop lourds sacrifices (2).

D'autre part il ne faut pas non plus sacrifier les droits des matelots auxquels on retirerait à l'improviste le moyen de gagner leur pain.

Pour ménager également les deux intérêts en présence, il suffit d'appliquer les principes généraux.

L'obligation de l'armateur, comme toutes les obligations de faire, doit se résoudre en dommages-intérêts suffisants pour réparer le préjudice causé par l'inexécution (art. 1142. C. c.)

Cette appréciation de dommages et intérêts devait-elle être laissée aux tribunaux ou à la liberté des parties ? Les deux solutions offraient des inconvénients : par la première, l'obligation pour les matelots de se pourvoir judiciairement pouvait entraîner des longueurs, et les frais qu'ils auraient dû faire, les auraient mis à la merci d'adversaires toujours plus riches qu'eux.

La deuxième solution n'aurait pas été moins dangereuse,

(1) Bedarride n° 559.

(2) Desjardins n° 691.

car le matelot aurait souvent été entraîné à accepter un dédit très faible en cas de rupture.

La loi a prononcé elle-même sur le taux de l'indemnité, et a prévu toutes les hypothèses qui peuvent se présenter.

Remarquons toutefois que, ainsi que nous l'avons dit plus haut, ces prescriptions ne sont pas d'ordre public ; elles ne sont que sous-entendues dans les contrats, et une convention expresse peut y déroger. En tous cas la loi a servi de guide au matelot pour lui montrer quels sont ses droits, et le mettre ainsi à même de se défendre contre des prétentions exagérées et contraires à ses intérêts.

§ 1. — **Rupture du voyage par le fait des propriétaires, capitaines ou affréteurs.** — Suivant les principes généraux du contrat de louage, le *conductor* qui n'a pas joui de la chose qui a été louée, pendant une partie du temps pour lequel elle lui a été louée, ou même qui n'en a pas joui du tout, n'est aucunement déchargé du loyer lorsque c'est par son fait qu'il n'en a pas joui (1).

C'est ce principe qui est consacré avec certaines atténuations au Code de commerce dans l'art. 252.

Nous distinguerons deux cas d'application :

a) *Celui où la rupture a lieu avant le départ du navire ;*

b) *Celui où la rupture a lieu après le voyage commencé.*

a) *Avant le départ ;* l'art. 252 dit :

(1) Pothier, *Contrat de louage*, n° 142. Boulay-Paty II. p. 194. Ruben de Couder, n° 266.

« Si le voyage est rompu par le fait des propriétaires,
« capitaines, ou affréteurs avant le départ du navire, les
« matelots loués au voyage ou au mois sont payés des
« journées par eux employées à l'équipement du navire.
« Ils retiennent pour indemnité les avances reçues.

« Si les avances ne sont pas encore payées, ils reçoivent
« pour indemnité un mois de leurs gages convenus » (1).

Le consulat de la mer beaucoup plus généreux envers les matelots leur octroyait la moitié de leurs salaires, (2) et l'ordonnance de 1681 (3) leur donnait à forfait 1/4 de leurs loyers.

Le Code nous paraît avoir restreint l'indemnité dans de plus justes limites.

Si on avait appliqué strictement les règles du code civil, (art. 1794) on aurait du payer aux gens de mer tout le loyer dans notre hypothèse ; mais on a considéré que les matelots pouvaient facilement trouver à se louer pour un autre voyage, et il ne serait pas équitable qu'ils se fissent payer en entier le loyer des services qu'ils n'ont pas rendus.

Dans ce cas, le législateur a pris « un parti mitoyen sanctionné par la raison et la justice » (4).

L'indemnité est due aux gens de mer, lors même que la rupture ne leur causerait aucun préjudice. Pothier qui se posait cette question de savoir si le matelot était rece-

(1) On sait déjà que le matelot congédié avant la cloture du rôle d'équipage n'a pas d'indemnité à réclamer (art. 270. C. co.) l'art. 252 ne vise donc que le cas de rupture survenue après la revue d'armement.

(2) Chap. XXXVIII.

(3) L. III T. IV art. 3.

(4) Boulay-Paty II p 496.

vable à demander l'indemnité s'il n'avait pas souffert de la rupture du voyage, la résolvait affirmativement (1).

Il y a là un forfait créé par la loi, et l'armateur n'est pas recevable à prouver que le préjudice reste en deçà des prévisions législatives, ni le matelot à prouver qu'il les dépasse, sauf toutefois convention expresse.

Les dispositions de l'art. 252 n'offrent aucune difficulté d'application lorsqu'il s'agit d'engagements au mois; les avances reçues servent d'indemnité (et ces avances sont telles que la convention les a prévues, généralement trois mois pour le long cours), et, à défaut d'avances, les matelots ne peuvent se faire payer qu'un mois de loyer.

Mais le Code a eu le tort d'englober dans la même phrase l'engagement au mois et l'engagement au voyage; cela crée une difficulté en ce qui concerne ce dernier mode d'engagement.

On ne peut apprécier exactement à quoi correspond cette indemnité d'un mois de gages, et on se trouve obligé de faire un calcul en se basant sur la durée approximative du voyage (2), par exemple si le loyer convenu pour le voyage était de 1250 francs, et que le voyage fut présumé durer 10 mois, le mois de gage, tel que la loi l'entend ici serait de 125 francs (3).

Dans le projet de réforme imprimé en août 1867, l'art.

(1) n° 201. Lyon-Caen et Renault. *Traité*. V. n° 624.

(2) Desjardins n° 691.

(3) Ruben de Couder n° 270. Delaporte sur l'art. 252. C.co. Boulay-Paty II p. 496, Demangeat IV, p. 262 note 1, Bédarride II n° 561 Filleau p. 480, Cresp I p. 544, Lyon-Caen et Renault *Précis* II, 1735

257 § 2 portait que les matelots engagés au voyage devaient recevoir « une somme correspondante à un mois de gages d'après la durée présumée du voyage, à moins que cette durée présumée ne dépassât pas un mois, auquel cas ils seraient payés en entier. » Ce n'était là d'après le commentaire officiel du projet (1) qu'une simple explication de l'ancien texte.

L'indemnité que nous avons accordée au matelot peut se trouver augmentée dans un cas particulier : celui où le matelot a été engagé dans un autre quartier que le sien, et qu'on l'a fait venir. L'armement lui devra les frais de la conduite de retour (2), autrement il ne jouirait pas de l'indemnité qui doit lui arriver intacte.

6). — *Rupture après le voyage commencé.* — Tout d'abord se pose la question de savoir à quel moment le voyage est réputé commencé ; cette question offre un très grand intérêt, car l'indemnité due ne se règle pas du tout de la même façon selon que le voyage est rompu avant ou après le départ.

Valin (3) estimait d'une façon générale que le voyage n'était réputé commencé que tout autant que le navire aurait navigué 24 heures. M. Bédarride (4) se range à cet avis en disant que ce navire doit avoir navigué 24 heures, mais *vers le lieu de sa destination*, ce qui peut augmen-

(1) page 54.

(2) Lyon-Caen et Renault *Précis* II. n° 4796.

(4) I p. 637.

(3) N° 563.

ter singulièrement le délai de Valin car le navire a pu être obligé de courir des bordées, retenu par un vent contraire pendant quelques jours. Si donc il rentrait avant d'avoir réellement pu gagner la haute mer, le voyage, d'après M. Bédarride ne serait pas réputé commencé. D'autres plus strictes, mais plus favorables au matelot, ont admis qu'il suffisait que le navire ait quitté le port, fait voile, et navigué effectivement (1).

Un jugement du tribunal de commerce de Marseille, (2) a décidé qu'un navire rentré au port de départ après deux jours de navigation, devrait être considéré comme n'ayant jamais navigué.

Nous ne saurions admettre cette opinion, ni la considération qui la guide ; lorsqu'un navire désarme volontairement après quelques jours de navigation, il importe peu que ce soit au port de départ ou dans un autre lieu de relâche ; il n'en est pas moins vrai, dans un cas comme dans l'autre qu'une navigation a eu lieu, et c'est ce fait seul qui est déterminant pour la solution de la question.

La décision de Valin nous paraît également arbitraire ; il n'y a aucun texte, et nous estimons que c'est question de pur fait que les tribunaux apprécieront souverainement. Les circonstances de la navigation sont si variables et si diverses, qu'il est impossible à la loi de préciser, sans risquer de tomber dans l'arbitraire ou l'injustice.

Nous nous occupons du cas où le voyage est rompu du

(1) Eloy et Guerrand 1590, 1605, 1742. Cresp. I. p. 545. — Caumont. — N. 78, 2, 17.

(2) 19 août 1872. M. 72.1.234.

fait des propriétaires, et sous cette hypothèse nous devons faire entrer celle où le navire est abandonné, (art. 216) non pas à raison d'une nécessité quelconque, mais seulement parce que les armateurs l'ont jugé « convenable à leurs intérêts » : c'est ce qu'a fort bien décidé la cour de Rouen (1).

« Attendu, dit son arrêt, que si l'armement avait soldé les dettes du navire, celui-ci n'eût certes pas du être vendu ni l'équipage renvoyé, mais que la responsabilité encourue à raison de semblable renvoi est réglée non par l'art 270 mais par l'art. 252... »

Il y aurait rupture par le fait du propriétaire si le navire ne pouvait continuer le voyage parce qu'il était trop vieux pour naviguer, ou qu'il n'avait pas été mis suffisamment en état. Le propriétaire qui répond de l'innavigabilité du navire envers l'affrèteur (art 297) doit également en répondre vis à vis des marins.

Cependant lorsque le navire a éprouvé, en cours de voyage, des avaries tellement graves, qu'il ne pourrait continuer sa navigation sans faire des réparations dont le coût aurait presque égalé sa valeur, et qu'en cet état, la vente aux enchères en a été réclamée et effectuée, on ne peut dire que le voyage ait été rompu par le fait des propriétaires, capitaines et affrêteurs, et qu'il y ait lieu à l'application de l'art 252 (C. co) (2).

Mais on ne peut considérer comme rupture du voyage

(1) 2 août 1873. M. 75.2.75. Voir aussi Anvers 28 mars 1879. A. 79. 4.201. Marseille 26 janvier 1877. M. 77.1.105.

(2) Marseille 14 février 1854.

un simple changement de destination du navire, surtout lorsque les matelots se sont engagés à suivre le navire dans toutes ses destinations, et que le nouveau voyage est d'une durée à peu près équivalente à celle du voyage primitif. Les matelots sont donc dans ce cas obligés de suivre le navire et ne peuvent ni faire résilier l'engagement, ni prétendre à une indemnité (1).

Il y aura cependant à examiner si le changement de destination ne doit pas être considéré comme modifiant les bases essentielles du contrat.

Les matelots, alors même qu'ils sont payés au mois s'engagent toujours en vue d'un certain voyage, ou d'un certain genre de navigation ; il est évident qu'un marin qui s'est engagé en vue de faire par exemple les traversées de France en Angleterre, ou le cabotage sur les côtes de France pourra dire qu'il y a rupture si on l'envoie naviguer au long-cours.

La nature du contrat est absolument changée. Mais il ne faudrait pas être trop rigoureux en suivant cette idée ; il faut laisser une certaine liberté au commerce maritime, liberté qui est bien dans l'esprit du code, puisqu'il permet, art. 255 de prolonger le voyage, sauf à augmenter les salaires.

Il a été soutenu (2) que le changement de voyage déliait les marins de leurs engagements, mais sans qu'ils puissent demander d'indemnité ; ce système nous paraît en l'état actuel de notre législation absolument arbitraire ;

(1) Bordeaux, 5 février 1858, H, 58. 2. 103.

(2) Alauzet n. 1184.

en effet : de deux choses l'une (1), ou le changement de voyage n'aura pas assez d'importance pour délier les marins de leurs engagements, ou il équivaudra à l'égard des marins à une rupture de voyage, et alors on appliquera l'art. 252.

Maintenant que nous avons vu quand on peut dire que le voyage est commencé, et quand la rupture est présumée volontaire, il ne nous reste pour connaître l'indemnité applicable au matelot qu'à citer les termes de l'art. 252 et à en justifier les dispositions.

« *Si la rupture arrive après le voyage commencé les matelots loués au voyage sont payés en entier aux termes de leur convention.*

Les matelots loués au mois reçoivent leurs loyers stipulés pour le temps qu'ils ont servi, et en outre, pour indemnité, la moitié de leurs gages pour le reste de la durée présumée du voyage pour lequel ils étaient engagés ».

La règle édictée par l'article, en ce qui concerne le matelot loué au voyage, n'est que l'application rigoureuse des principes généraux du louage exprimés dans l'art. 1794 du Code civil ; principes déjà admis à Rome (2).

« *Qui operas suas locavit, totius temporis mercedem accipere debet, si per eum non stetit quominus operas præstet.* »

Les hommes loués au voyage, ont par leur contrat conclu un véritable forfait avec l'armement ; ils y perdront ou y gagneront selon que le voyage dépassera ou n'attein-

(1) Valroger n. 532.

(2) Loi 38. *Pr. D. Locati conducti* XIX-II.

dra pas le temps qu'ils avaient calculé. Mais dans le cas où ils touchent l'intégralité des loyers, ils n'ont pas, dit Boulay-Paty, de journées à réclamer. « L'usage est, écrit cet auteur, que l'homme de mer qui reçoit tous ses loyers, est obligé de travailler à l'équipement pour sa seule nourriture. »

En ce qui concerne l'engagement au mois, la règle est différente, et cette différence a été critiquée. Ces gens de mer sont, a-t-on dit, aussi prêts à remplir leurs obligations, et ils ne sont empêchés de le faire que par le fait de celui avec qui ils ont traité (1). Cette solution qui aurait conduit à attribuer les loyers de tout le voyage aurait été rigoureuse ; c'était cependant celle qu'admettait Valin.

L'opinion à laquelle s'est arrêté le Code a été fort bien justifiée au Conseil d'Etat. La position des matelots engagés au mois, dit-on, diffère de celle des matelots engagés au voyage, en ce que ces derniers traitant à forfait, sont devenus créanciers de la totalité de la somme stipulée, qui ne pouvait être modifiée, quelle que fut la durée du voyage. Dans les engagements au mois, il n'y a de forfait que pour les loyers d'un mois ; la somme à recevoir devient incertaine, et quoique le marin eût contracté pour un voyage déterminé, il dépend toujours du propriétaire de le prolonger ou le raccourcir à son gré, sans que dans cette dernière circonstance le matelot ait à se plaindre.

Ainsi, comme le dit Locré, sur l'article 252, en accordant au matelot loué au mois, lorsque le voyage est rompu, la totalité de ses loyers, on lui accordait peut-être plus qu'il

(1) Bedarride, n° 563.

n'eut obtenu pour ses services si le voyage s'était effectué.

Il fallait donc estimer les gains qu'il aurait vraisemblablement faits, et ne pas étendre l'indemnité au delà.

Cette disposition de la loi, disait l'auteur du gouvernement (1) M. Bégouen à paru concilier ce que prescrivait en faveur des gens de mer l'humanité et la justice, avec justes ménagements dus aux intérêts des propriétaires de navires qui ne peuvent en pareil cas se séparer de l'intérêt même de navigation.

Mais ici une difficulté pratique s'élève relativement à la navigation au cabotage ; en principe les marins sont engagés pour la durée du rôle, c'est-à-dire pour un an quand il s'agit du cabotage, à moins de convention particulière dont nous avons parlé plus haut (2).

Il pourra y avoir là une charge très lourde pour l'armateur qui ne pourra pas garantir qu'il conservera son navire armé pendant toute la durée du rôle, c'est-à-dire un an. Le tribunal de Nantes dans un jugement du 9 mars 1860 (3) a décidé, en ce qui concerne la navigation au bornage, que l'art. 252 supposant un voyage, n'était pas applicable, et que l'indemnité serait réglée par le juge suivant les circonstances.

En équité, le tribunal de Nantes a fort bien jugé, mais en présence des textes, il nous est difficile d'admettre

(1) Locré. *Législation de la France* T. XVIII p. 386.

(2) On convient généralement qu'en France les parties jouiront de la faculté réciproque débarquement.

(3) N. 60.1.200.

cette interprétation, car, sur quoi alors baser la durée de l'engagement, quand il n'y aura pas de convention spéciale.

D'ailleurs, ce même tribunal s'est aperçu de son erreur, et revenant sur sa jurisprudence antérieure, il a décidé le 27 février 1873 (1) que même pour la navigation au bornage, la durée du rôle d'équipage représente le voyage.

Le projet de révision de 1867 tranchait toutes ces difficultés en prévoyant le nombre de mois de gages à allouer dans les différentes circonstances. L'article 257 du projet disait en effet :

« Les matelots loués au mois reçoivent outre leurs salaires échus, une indemnité d'un mois de gages, si la rupture a lieu dans un port de France, de deux mois, si la rupture a lieu dans un port Européen hors de France, ou dans un port de la Méditerranée ou des mers Noire ou d'Azof, de quatre mois, si la rupture a lieu dans tout autre port hors d'Europe. »

Mais l'indemnité due aux marins ne se borne pas à la somme calculée comme nous venons de le dire : le matelot a encore droit à son rapatriement et à sa conduite de retour. S'il est vrai que sur la question d'indemnité il peut y avoir une convention quelconque entre le marin et l'armement, jamais, au contraire, le matelot ne peut par son contrat déroger aux règles concernant son rapatriement, règles qui sont d'ordre public.

« *Les matelots loués au voyage, ou au mois*, dit l'art.

(1) N. 73.1.221.

252 in fine, *reçoivent en outre leur conduite de retour jusqu'au lieu du départ du navire, à moins que le capitaine, les propriétaires ou affréteurs, ou l'officier d'administration, ne leur procurent leur embarquement sur un autre navire revenant au dit lieu de leur départ ».*

Nous traiterons du rapatriement dans un chapitre spécial (1), aussi nous contentons-nous de citer ici simplement la disposition de l'article 252 sans commentaires.

L'art. 252 ne parle que des matelots, et ne comprend pas le capitaine dans ses dispositions, et cela s'explique : car ici le capitaine peut être mis en opposition avec les matelots puisqu'on prévoit le cas où le voyage est rompu par son fait.

Mais si cette rupture provient du fait de l'affréteur, doit-on étendre au capitaine les dispositions de l'article 252 ? La réponse se trouve dans l'article 272 qui dit que *« les dispositions concernant les loyers..... sont communes aux officiers et à tous autres gens de l'équipage..... »*

On a cependant objecté que l'art. 218 permet de congédier le capitaine sans indemnité, mais cette objection repose sur une confusion évidente entre deux faits de nature très différente : le congédiement qui est un fait personnel, et la rupture qui atteint tout l'équipage. D'ailleurs la disposition de l'article 218 est tellement exorbitante, qu'on doit l'interpréter restrictivement.

Contre qui les gens de mer exercent-ils leur action ?

(1) Cfr. 3^e Partie. Section II, chap. II.

La rupture de voyage peut provenir du fait des affréteurs : les matelots seront-ils dans la nécessité de se retourner contre eux pour demander l'indemnité ? Nous ne le croyons pas, car on ne peut les obliger à diriger leur action contre le chargeur, ou l'affréteur, qui leur est le plus souvent inconnu ; ils assigneront le capitaine ou l'armateur, sauf le recours de ceux-ci contre qui de droit (1).

§ 2. — **Raccourcissement du voyage.** — Le Code dans l'article 256 s'est occupé du cas où la décharge s'effectue « *volontairement dans un lieu plus rapproché que celui désigné dans l'affrètement.* »

Ce n'est plus alors le voyage primitivement projeté qui est exécuté, et il faut se demander dans quelle mesure ce changement dans l'expédition modifie le droit des gens de mer à leurs loyers.

En ce qui concerne l'engagement au voyage, pas de difficulté, il y a entre l'armement et l'équipage un forfait conclu, dont tous deux courent les chances ; on ne comprendrait donc pas que les termes pussent en être changés au moment où une circonstance le rend favorable à l'une des parties : ce ne serait plus alors un forfait.

C'est d'ailleurs ce que décide formellement l'art 256 qui, parlant des matelots engagés au voyage, dit :

« *Si la décharge du navire se fait volontairement dans un lieu plus rapproché que celui qui est désigné par l'affrètement, il ne leur est fait aucune diminution (2).* »

(1) Boulay-Paty, II. p. 499. Alauzet, IV n° 4185 Demangeat, IV. p. 267.

(2) Le code aurait peut-être été plus correct en employant le mot « convention » au lieu d'affrètement. En effet le contrat d'affrètement est pour le marin *res inter alios acta*.

Mais l'art. 256 ne parle pas des matelots engagés au mois, et alors une question s'est élevée : le matelot engagé au mois doit-il subir le raccourcissement du voyage, et n'être payé que des services effectifs qu'il a rendus, ou doit-il, au contraire, avoir droit à une indemnité qui sera réglée en se basant sur ce qui est décidé pour lui en cas de rupture ?

En d'autres termes, y a-t-il lieu de distinguer le raccourcissement de la rupture, ou doit-on, au contraire, dire que ces deux hypothèses ne produisent qu'un seul et même effet, aussi bien à l'égard du matelot engagé au voyage, que du matelot engagé au mois ?

Nous sommes d'avis qu'il y a lieu de distinguer. La rupture du voyage implique renonciation à l'expédition projetée ou exécution d'un voyage autre que ce qui a été d'abord résolu. Il y a là, comme l'indique le terme employé par la loi, rupture du contrat, inexécution de l'engagement de la part de l'armement ou changement absolu dans les clauses essentielles de la convention primitive, ce qui revient au même.

Trouvons-nous les mêmes éléments dans le raccourcissement de voyage ? Non évidemment. Le voyage s'exécute, mais pour des raisons diverses, le port de déchargement se trouve changé et rapproché.

Par exemple un navire est parti de France avec un chargement de charbon à destination de Saïgon ou du Tonkin ; en passant à Aden, il reçoit une dépêche lui donnant ordre de décharger à Pondichéry ou dans un autre port de la côte du Coromandel. Il y a là simple raccourcissement du voyage, l'expédition a été faite, le fret payé en entier

comme si le navire était parvenu au port primitivement désigné. Mais supposons qu'arrivé à Aden, au contraire, ce même navire ait reçu ordre de rétrograder ou de laisser là son chargement, ou qu'encore ce navire mal pourvu, mal équipé, soit obligé de s'arrêter, ou que par suite de dettes, l'armateur soit obligé de l'abandonner, y a-t-il voyage accompli, et ce qui a été fait ne diffère-t-il pas totalement de ce qui avait été prévu au départ ?

A des hypothèses différentes, il faut des solutions différentes, et on ne peut nier qu'il y ait ici des hypothèses différentes, car si l'art. 252 prévoit implicitement le raccourcissement, l'article 256 devient inutile, même pour les matelots engagés au voyage, auxquels il ne confère que ce que l'art. 252 leur avait accordé.

Certains auteurs (1) en soutenant qu'il fallait assimiler le raccourcissement du voyage à la rupture ont admis en ce qui concerne les matelots engagés au mois que le code n'ayant rien dit à leur égard dans l'art. 256, on devait les faire bénéficier des termes de l'article 252, et leur donner l'indemnité telle qu'elle est fixée par cette disposition.

Cette façon de raisonner ne saurait nous satisfaire ; en effet, généralement, à défaut de disposition formelle dans la loi, on applique le droit commun, or ici, au contraire, on irait chercher une disposition exceptionnelle pour la sortir de sa sphère d'application, car nous croyons avoir démontré qu'il n'y avait aucune analogie entre les deux situations.

Autre considération : les matelots engagés au mois n'ont

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité* V n° 457. Desjardins III n° 706.

de forfait que pour un mois ; ils engagent leurs services pour un temps imparfaitement déterminé, dès lors, comment dire qu'on leur cause un préjudice lorsque ce temps se trouve un peu inférieur à ce qui était prévu ?

Le code s'est occupé des engagés au voyage, pour dire qu'on augmenterait leurs salaires en cas de prolongation de voyage, et qu'on ne les diminuerait pas en cas de raccourcissement ; était-il besoin de parler des engagés au mois ? Non certes ; leur contrat est aléatoire en ce qui concerne sa longueur, et leur salaire est toujours proportionnel au temps pendant lequel ils ont servi. Une exception a été établie par la loi en ce qui concerne la rupture, mais par le fait même que c'est une exception, elle ne peut être étendue à un cas différent. (1).

Nous ne pouvons ici définir quand il y aura raccourcissement, et quand il y aura rupture ; c'est une question de fait qui reste soumise à l'appréciation du tribunal.

§ 3. — **Prolongation du voyage.** — La prolongation du voyage peut résulter soit d'un changement de route, soit d'un changement de destination ; dans les deux cas, l'expédition accomplie est différente de l'expédition projetée, soit parce qu'elle a duré plus longtemps, soit parce que le but à atteindre a été déplacé.

Dans quelle mesure peut-on imposer ces changements

(1) En ce sens Valroger, n° 562 ; Bédarride, n° 583 ; Contrà Pardessus II, n° 676 ; Filleau, p. 192-193 ; Desjardins, III, n° 706 ; Lyon-Caen et Renault *Précis* II, n° 1762 ; Boulay-Paty, II, p. 216 ; Alauzet, 1187 ; Cresp. I, p. 556.

aux matelots ; Filleau déclare que si les marins ne veulent pas y consentir, l'autorité maritime sera tenue de les débarquer (1). Cresp, au contraire décide que la prolongation du voyage est obligatoire pour les marins qui ne peuvent par leur mauvais vouloir faire manquer l'expédition (2).

Il faut, croyons-nous, faire une distinction : tant que le navire n'est pas arrivé à destination, et n'est pas déchargé, il est bien difficile d'autoriser l'équipage à abandonner le navire et le chargement.

Mais la question change quand le navire est arrivé à destination et déchargé. Le marin peut-il être retenu à bord pour entreprendre, avant le retour, un voyage intermédiaire non indiqué dans son engagement ? Le Consulat, l'Ordonnance, et Valin commentant l'Ordonnance, sont d'accord pour dire que le marin n'est pas tenu ; cette décision doit encore être admise, mais elle n'a pas grand intérêt pratique, car le plus souvent les matelots se sont engagés à suivre le navire dans tous ses voyages entre le départ et le retour en France. Cet usage a d'ailleurs obtenu la sanction de la Cour de cassation qui a décidé, ainsi que nous l'avons déjà dit plus haut, que le voyage pour lequel les marins engagent leurs services, comprend l'ensemble des traversées que le navire doit effectuer depuis le départ du port d'armement jusqu'à son retour en France (3).

L'art. 255 décide que « *si le voyage est prolongé,*

(1) P. 161.

(2) I. p. 474.

(3) Cass. 13 avril 1871. D. 72. 1.34.

le prix des loyers des matelots engagés au voyage est augmenté à proportion de la prolongation. »

Les matelots dont il est question dans cet article se sont engagés à servir pendant un voyage déterminé, quelle qu'en soit la durée, eu égard à celle sur laquelle les parties avaient compté. Les événements indépendants de la volonté des parties, qui ont retardé le transport, sont à la charge des matelots, de même qu'ils profitent de ceux qui l'ont abrégé.

La prolongation à laquelle l'art. 255 attache une indemnité, ne peut s'entendre que de celle qui, trompant la prévision des parties, n'aurait permis d'accomplir le voyage convenu que dans un temps plus long que celui sur lequel les matelots avaient compté (1). Ainsi par exemple un armateur a embarqué un équipage à bord d'un navire partant de Dunkerque pour Pondichery via Suez ; mais en route, au lieu de franchir Gibraltar, ce bâtiment passe par le Cap. Il y a une prolongation par changement de route, prolongation qui donne droit à l'indemnité prévue.

Autre espèce : ce même navire en passant à Colombo reçoit ordre de rallier Saïgon au lieu de continuer sur Pondichéry : autre prolongation de voyage à laquelle l'art. 255 s'applique.

Mais le navire a atteint Pondichéry, et là au lieu de débarquer la marchandise, il reçoit ordre d'aller la porter à Saïgon.

(1) Pour les loyers du capitaine, ils ne peuvent être augmentés qu'autant que la prolongation ordonnée par lui est bien justifiée. Lyon-Caen et Renault. *Traité V*, n° 456.

Le matelot pourrait, semble-t-il au premier abord, dire que le port de destination étant Pondichéry, qu'il n'a pas à aller plus loin, et que le voyage est terminé. L'engagement qui devait selon le droit commun cesser à ce moment est de plein droit prorogé. En réalité, le départ vers la nouvelle destination constitue un nouveau voyage pour lequel des salaires devraient être convenus et accordés à nouveau.

Si on avait laissé les parties libres d'en débattre la quotité à ce moment, c'eût été courir un danger beaucoup plus grave que celui qui pouvait résulter de ce qu'on a déclaré la prolongation obligatoire.

Le capitaine dans certains cas se serait trouvé loin de la métropole, à la merci des matelots, en face de prétentions d'autant plus exagérées qu'il serait plus difficile de constituer un autre équipage. C'aurait été une entrave très sérieuse à la sécurité des transactions, et l'art. 255 en prévoyant ce cas a mis les armateurs et affréteurs à l'abri, en leur donnant la certitude qu'une fois en mer, leurs marchandises arriveront sur le marché présentant les chances les plus favorables (1).

Le Code n'a parlé que des matelots engagés au voyage, pour augmenter leurs salaires proportionnellement à la prolongation ; il était inutile de parler de ceux engagés au mois puisque leurs services sont toujours rétribués proportionnellement à la durée de leur engagement (2).

(1) Cresp. I. p. 555 croit comme nous que l'art. 255 arbitre une réparation mais Desjardins n° 705 est d'avis contraire.

(2) Outre leurs loyers, les marins pourraient demander des domma-

§ 4. — **Congédiement.** — Il faut, au point de vue de l'indemnité due au cas de congédiement sans cause valable, distinguer trois périodes (1) :

1° Celle qui précède la clôture du rôle d'équipage.

2° Celle qui s'étend de la clôture du rôle au commencement du voyage.

3° Celle qui commence avec le départ du navire.

1°) Pendant la première période, nous avons vu plus haut que le capitaine peut congédier le matelot sans indemnité, sauf à lui payer ses journées, s'il a travaillé. Nous n'y revenons pas.

2°) L'article 270 accorde au matelot le 1/3 des loyers qu'il aurait pu gagner pendant le voyage, mais en ce cas il ne lui est rien dû pour les journées employées à l'armement du navire.

3°) Si le congé est donné pendant le voyage, la totalité des loyers et les frais de rapatriement sont dus par l'armement. Ici, s'appliquent les principes du louage, édictés par l'article 1794, du Code civil (2).

Nous avons vu que le capitaine qui a commis la faute de congédier ainsi un matelot sans cause valable est personnellement responsable ; ainsi le dit l'art. 270.

« Le capitaine ne peut... répéter le montant de l'indemnité contre le propriétaire du navire ».

ges-intérêts si rappelés pour affaires urgentes (mariage, examen de capitaine.. etc.) la prolongation les avait empêché de revenir à temps (Valin 536.)

(1) La légitimité du congé est présumée, et c'est au matelot à faire la preuve contraire, art. 270 § 1°.

(2) loi 83. D. L. XIX T. 2. Pothier. *Louage des matelots* n° 206.

Il n'est interdit au capitaine de répéter contre l'armateur que les gages alloués à titre d'indemnité, et non ceux dont le prix correspond à des services rendus.

Toutes les dispositions de l'article 270 sont rendues d'ordre public par le Décret-loi du 24 mars 1852 ; les gens de mer ne peuvent donc, par convention, renoncer à l'indemnité à laquelle leur donne droit leur congédiement injuste.

§ 5. — **Circonstances qui, par la faute des matelots, modifient leurs salaires.** — S'il est vrai que la volonté de l'armateur peut apporter des modifications à l'exécution du contrat, il n'est pas moins certain que le matelot peut de son côté par son fait ou sa faute modifier son droit au salaire, et cela par suite de différentes circonstances que nous allons examiner.

Nous avons vu qu'à bord, le matelot était soumis à une discipline rigoureuse, sanctionnée par des peines sévères dont quelques unes sont pécuniaires et frappent le matelot dans ses loyers.

a) *Faute, Désertion, clause pénale.* — Le § 4 de l'art. 52 du décret du 24 mars 1852 inflige aux matelots une retenue de 1 à 30 jours de solde s'il est engagé au mois, ou de 2 à 50 fr. s'il est engagé à la part, en cas de faute contre la discipline. L'article ne parle pas du matelot engagé au voyage, mais nous croyons qu'ici comme dans un cas précédent, nous devons décomposer le salaire au voyage en salaire au mois, et calculer ainsi la retenue comme pour l'engagé au mois.

Voici donc un premier cas où une faute du matelot

peut affecter son salaire ; la même prescription existe pour les officiers qui peuvent subir une retenue de 10 à 40 jours de solde s'ils sont engagés au mois, ou de 20 à 150 fr. s'ils sont engagés à la part.

Des amendes diverses peuvent être infligées au matelot pour ses délits commis à bord (art. 60) ; il faut remarquer à ce propos que l'insaisissabilité du salaire n'est plus opposable à l'Etat contre le recouvrement de cette amende.

Mais nous n'avons fait allusion jusqu'ici qu'à des fautes relativement légères ; il est une faute de haute gravité dont nous avons déjà parlé, la désertion, qui a pour conséquence de modifier très sérieusement le droit du matelot au salaire.

Dans ce cas des peines disciplinaires frappent le matelot dans sa liberté. Indépendamment de ces peines, il perd le droit à ses gages acquis à bord du navire jusqu'au jour de la désertion (art. 69 du décret de 1852) et si avant le départ il est remis au capitaine, il achève le voyage à demi-gages, (art. 65 et 66).

Cette solde, perdue pour lui, ne profite pas entièrement à l'armement, la caisse des invalides en touche la moitié.

Tout ceci est des plus simples, il n'y a qu'à appliquer des textes très clairs ; mais la question se complique quand on se demande si l'armateur ne peut pas stipuler à son profit, par une clause pénale insérée au rôle d'équipage, le droit de retenir, au cas de désertion, tous les loyers du matelot à titre d'indemnité. Cette question a été très vivement débattue. La Cour de Cassation par un arrêt du 20

novembre 1860 (1) s'est prononcée pour l'affirmation par une raison tirée de la liberté des conventions (2).

Il nous semble cependant qu'on peut se décider en faveur de la négative, et ceci par une argumentation très simple.

Les partisans de l'affirmative nous disent que la retenue de la caisse des invalides ne peut se produire qu'autant qu'il y a salaire ; or, en cas d'application de la clause pénale, le salaire n'existant plus, le droit de la caisse des invalides ne doit pas, et ne peut, par conséquent, contredire le droit de l'armateur.

Analysons la clause pénale ; on peut la considérer comme des dommages intérêts dus à l'armateur par le matelot à raison de sa faute contractuelle ; or, le matelot étant créancier de salaires, et ces dommages-intérêts étant précisément égaux à la valeur de la créance, il s'opère une compensation.

Ce raisonnement très juridique si nous nous trouvions en matière de droit civil, ne peut aucunement se tenir en face des principes du droit maritime.

On ne peut en effet jamais dire que le salaire n'a pas existé ; jusqu'au jour de la désertion, le matelot a travaillé et acquis son salaire jour par jour ; ce salaire est né frappé des droits de la caisse des invalides, c'est-à-dire de la retenue des 3 0/0 et du droit éventuel à la moitié, droit qui ne se réalisera que par la désertion. Le salaire naît donc frappé par la loi d'une condition, et cette condition se réalisant, le droit de l'armateur se trouve nécessairement limité.

(1) S. 61. 1. 345.

(2) *Sic* Demangeat IV. p. 252.

D'ailleurs à quoi servirait la disposition du décret de 1852 si on pouvait en éviter l'application par une convention ; l'armateur s'attribuerait constamment la moitié qui doit revenir à la caisse des invalides, et la clause deviendrait de style.

Nous croyons, avec M. Laurin (1), que la disposition de la loi a eu pour but de limiter par une présomption *juris et de jure* l'indemnité due à l'armement, et qu'on ne peut la modifier.

b) De la clause pénale en cas de refus de service. — La question de la clause pénale revêt encore une autre forme, et on se demande si on peut convenir qu'au cas de refus de service, l'armateur exercera une retenue sur les salaires du marin (2).

Ici nous ne nous trouvons plus en présence d'un texte, mais en nous rappelant quelle est la nature du contrat d'engagement des gens de mer, et à quelles règles particulières il est soumis, nous nous décidons sans hésitation en faveur de la négative.

Nous savons que ce contrat ne peut être assimilé à un louage d'industrie pur et simple, et le décret du 22 mars 1852, détermine les conséquences qui résultent de l'inexécution du contrat. Ce décret, en plusieurs cas, prescrit des rete-

(1) Cresp. I. p. 473.

(2) Il est bien entendu que cette retenue, pût-elle s'exercer, n'irait pas à l'encontre des droits de la caisse des invalides sur les salaires ; le matelot ne pourrait donc disposer par la clause pénale que de la partie du salaire qu'il aurait touchée après la revue du désarmement.

nues de salaires, mais dans l'article 64 qui édicte des peines contre la désobéissance, nous ne trouvons qu'un emprisonnement de 6 jours à 6 mois et une amende de 16 à 100 fr. L'article ne prononçant pas de peine pécuniaire devant profiter à l'armement (comme cela a été fait ailleurs) il n'est pas possible, ce nous semble, d'invoquer ici le droit commun des articles 1134 et 1142 du Code civil, pour demander des dommages-intérêts ; et prononcer une pénalité civile à côté de la pénalité criminelle serait ajouter aux peines contenues dans le décret (1).

Mais il y a un autre argument tiré de l'ordonnance du 1^{er} novembre 1745. Cette ordonnance en effet déclare insaisissable les loyers des gens de mer ; ce serait méconnaître gravement ses dispositions que de demander une retenue sur les salaires (2) et de permettre ainsi à l'armateur, pour se faire payer une indemnité, d'exercer une véritable saisie.

Le salaire du matelot devant lui arriver entier entre les mains par l'intermédiaire du commissaire, sans compensation possible avec les dettes contractées, ce serait donner à l'armateur un privilège que nul texte ne lui accorde.

D'ailleurs en cette matière de loyers des gens de mer,

(1) Nantes 5 avril 1873. n° 73. 1. 202.

Il est bien entendu cependant qu'au cas où le refus de service causera un dommage à l'armement, celui-ci pourra en vertu de l'art. 1382 C. c. réclamer des dommages-intérêts que le tribunal appréciera. Il serait d'ailleurs très difficile dans une clause pénale d'apprécier *a priori* la gravité des différents refus de service, et d'infliger des peines correspondantes au matelot.

(2) *Ibid.* contra Bordeaux, 25 janvier 1862, S. 62. 2. 523.

les lois, décrets et ordonnances ont tout réglementé minutieusement ; il est impossible de croire qu'on ait voulu permettre l'insertion d'une clause aussi grave sans qu'aucune disposition en soit venue restreindre ou limiter l'application. Chaque fois qu'une retenue est exercée sur la solde ou sur les vivres du matelot, à titre de punition, la caisse des invalides en profite ; il serait bizarre, qu'en cette circonstance spéciale où une retenue importante peut se trouver stipulée, qu'aucune disposition n'ait attribué un droit à cette caisse.

CHAPITRE III

DES CAS DE FORCE MAJEURE QUI MODIFIENT LA QUOTITÉ DES LOYERS

§ 1. — **Prolongation par suite de force majeure.** — Nous n'avons pas évidemment à nous occuper des matelots engagés au mois; que le voyage soit prolongé volontairement ou par force majeure, ils sont toujours payés eu égard au temps pendant lequel ils ont été employés. Mais en ce qui concerne les matelots engagés au voyage, doit-on dire que l'aléa que comprend leur forfait doit s'étendre même aux circonstances de force majeure?

L'affirmation a été soutenue par MM. Pardessus Bedaride (1), Filleau (2), Ruben de Couder (3), Boulay-Paty (4).

Il importe peu, disent ces auteurs, que la tempête ou une autre force majeure pousse un navire vers un port plus éloigné que celui de sa destination, ou le retienne en mer et le force à relâcher dans un port intermédiaire; dans les deux cas, le résultat est le même, le voyage est

(1) II n° 578.

(2) p. 494.

(3) n° 306.

(4) II p. 213.

prolongé, mais le voyage projeté a été accompli autant qu'il a été possible.

Nous ne pouvons nous ranger à cette opinion : en effet, si nous lisons l'art. 256, nous remarquons que le législateur a parlé de raccourcissement *volontaire*, alors qu'il n'a fait aucune distinction dans l'article 255. Et ce n'est pas là une inadvertance ou un pur hasard, car sur l'art. 6. T. IV L. III de l'Ordonnance, le commentaire de Valin disait : « Il est juste d'augmenter le salaire du matelot au cas de prolongation, qu'elle soit volontaire ou forcée. »

Il est permis de croire que les rédacteurs du Code n'ont pas désiré innover et qu'ils ont suivi les principes de l'ordonnance. D'ailleurs il y a une question de symétrie à observer ; nous verrons plus loin qu'en cas de raccourcissement les matelots subissent une réduction, il serait donc injuste de leur opposer une prolongation de voyage sans les en rémunérer.

Il eût été peut être plus logique, comme le dit Filleau, de maintenir intacts dans les deux cas les conventions primitives sans augmentation ni diminution, mais ce système n'étant pas admis dans un des cas, le raccourcissement, il nous paraît impossible de l'admettre dans l'autre sans commettre une injustice (1).

§ 2. — **Raccourcissement du voyage.** — La seule difficulté qui se présente en cas de raccourcissement du voyage

(1) Cresp. I p. 554. Desjardins n° 705. Alauzet III n° 4189. Demangeat III. p. 273.

par force majeure, est relative aux matelots engagés au voyage.

Certains auteurs (1) ont soutenu qu'en ce cas leurs loyers n'avaient pas à être réduits, qu'en effet, leur forfait est conclu pour tout le voyage, qu'elle qu'en soit la durée.

Mais peut-on bien dire encore ici que le forfait subsiste, alors que le voyage en vue duquel il a été convenu n'a pas été exécuté, et qu'un événement de force majeure a forcé à accomplir une autre traversée ? Il y a réellement changement de voyage, et exécution d'un voyage pour lequel il n'y avait pas de convention. Si on lit le texte de l'article 256, comme nous le disons quelques lignes plus haut, il est impossible de n'être pas frappé par le mot *volontairement* qui y est contenu. Il est certain que le législateur a voulu faire une opposition entre nos deux cas : celui de force majeure, et celui où la simple volonté de l'armement a arrêté le navire en cours de route.

Dans cette dernière hypothèse nous avons vu qu'il n'y avait pas lieu à réduction, donc *a contrario*, devons nous décider qu'en présence de la force majeure, on devra diminuer les loyers (2).

Nous ne faisons au reste qu'appliquer ici les principes généraux du contrat de louage (3). Dans les louages de services, lorsque celui qui les a loués a été par quelque

(1) Filleau p. 494.

(2) Valroger n° 561 Ruben de Couder n° 310. Desjardins III. n° 705. Cresp. I. p. 540. Contra : Filleau p. 494. Bedarride n° 579.

(3) Pothier *Contrat de louage* 165-166.

force majeure empêché de les rendre, celui à qui il les avait loués est déchargé du loyer ou entièrement s'il ne lui en a été rendu aucun, ou par partie et dans la proportion où le locateur a été empêché de les rendre.

§ 3. — **Interdiction de commerce.** — Que faut-il entendre par interdiction de commerce ?

Quand une guerre éclate entre deux pays, elle entraîne généralement interdiction de commerce entre eux : « *Est prohibitum habere commercium cum inimicis.* (1) ».

« L'interdiction de commerce, dit Valin (2), arrive ou par une déclaration de guerre, ou par représailles, ou par une défense de commerce en tel ou tel endroit, soit pour cause de peste, ou autrement, sans autre motif même que la volonté du prince ».

L'interdiction de commerce, dit le code, article 253 doit avoir lieu *avec le pays de destination* ; en ce cas seulement, elle rompt l'engagement, car ce n'est qu'alors qu'elle rend le voyage impossible. En effet, si elle porte sur un autre lieu, *en temps de paix*, elle ne gênerait même pas le voyage. Comme suite de la guerre, elle ne pourrait que rendre le voyage plus difficile, ce qui ne serait pas un motif suffisant pour résilier de plein droit le contrat au préjudice des matelots.

Le voyage ne pourrait manquer alors que par le fait

(1) Casaregis. *Disc.* 24 n° 21.

(2) T. p. 688.

des propriétaires, du capitaine ou des affréteurs et ce serait le cas d'application de l'art. 252. (1).

Quelque logique que paraisse cette solution, nous ne pouvons l'admettre d'une façon absolue, et estimons qu'il peut y avoir là un cas de résiliation que les tribunaux apprécieront (2). Il faut se reporter aux principes généraux des contrats et appliquer l'art. de 1148 du Code civil. « *Il n'y a lieu à aucuns dommages-intérêts, lorsque par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé* ».

En une circonstance spéciale, une mesure du gouvernement est venue rendre la liberté aux parties et les délier de leur contrat.

Lors de la guerre avec l'Angleterre, en 1744, il devenait dangereux pour les marins français d'aller faire la pêche à Terre-Neuve, car ils étaient exposés à être pris par la flotte anglaise. Le roi ordonna que, étant donné le risque évident, les maîtres et équipages fussent respectivement déchargés des engagements par eux pris.

« Veut en conséquence, dit l'arrêt du 20 mai 1744, que les dits négociants et armateurs ne soient tenus de payer aux matelots et équipages que les journées qu'il auront employées à équiper les dits navires ». Ce n'est là qu'une décision de circonstance (3).

(1) Loaré sur l'art. 253. Dalloz, n° 708 Demangeat IV p. 271. Ruben de Couder n° 288.

(2) Lyon-Caen et Renault, *Traité* V. n° 431.

(3) Emerigon I p. 546.

L'interdiction, telle que nous l'envisageons, ne touche que les belligérants, mais les neutres eux-mêmes peuvent être atteints soit par le blocus du port de départ, soit par le blocus du port de destination ; il y a lieu alors de les faire bénéficier de l'article 253.

Un autre cas moins certain, est celui où une mesure gouvernementale prohibe l'exportation ou l'importation de la marchandise qui composent la cargaison. Nous croyons avec la jurisprudence qu'il faut assimiler ce cas à l'interdiction (1).

Lorsque l'interdiction survient, le contrat est résilié sans indemnité de part et d'autre (art. 1147, 1148. C. c) ; mais l'engagement a déjà pu produire des effets. Si l'interdiction se produit avant le départ, on paiera aux matelots les journées employées à l'équipement du navire (art 253).

Il y a là un travail fourni, travail qui doit être rémunéré, encore qu'il ne profite pas à l'armateur, s'il est obligé de garder son navire au port et de le désarmer.

Lorsque l'interdiction survient après le départ, aucune difficulté en ce qui concerne les matelots engagés au mois ; ils sont payés à raison du temps qu'ils ont servi. (art. 254, § 1, § 2).

Que devait-on décider pour ceux engagés au voyage ? On ne pouvait demander l'exécution du forfait, car c'eût été placer les armateurs dans la situation défavorable dans laquelle ils se trouvent en cas de rupture volontaire ; on

(1) Cresp. II. p. 195. Desjardins III n° 789. Valroger n. 548. Marseille 11 novembre 1858. H. 58, 2, 315. Havre 23 octobre, 1864. H. 64, 1, 204.

fait alors une estimation : on calcule le temps probable qu'aurait duré la traversée, et on les paiera pour le temps qu'ils auront servi. (art. 254) (1).

M. de Valroger est d'avis qu'il faut faire une ventilation et comparer la route parcourue à celle qu'il restait à faire. « L'équipage recevra le tiers ou la moitié des loyers selon que l'on se trouvera au tiers ou à la moitié du voyage (2) ». Cette solution, étant donné que le matelot s'est engagé pour un parcours et non pour un temps serait assez équitable, mais on ne peut l'admettre en présence des termes formels de l'article 254.

§ 4. — **Suspension de voyage par suite d'arrêt de puissance.** — L'arrêt se distingue essentiellement de l'interdiction en ce sens qu'il n'a qu'un caractère provisoire ; c'est en général un ordre souverain qui s'oppose à la sortie du navire.

Cet arrêt peut se produire en temps de guerre par exemple pour empêcher le navire sortant de divulguer à l'étranger certains faits, ou certaines nouvelles, qu'on veut momentanément tenir secrets. Cet arrêt peut résulter aussi de l'*embargo* qu'un gouvernement met sur les navires d'un autre état, pour obtenir de celui-ci réparation de certains griefs.

A l'arrêt, il y a lieu d'assimiler aussi l'*angarie*, acte d'un belligérant qui, sauf indemnité, oblige les capitaines des navires neutres qui se trouvent dans les ports ou rades

(1) Desjardins 692. Lyon-Caen et Renault. *Précis* II 1743.

(2) Analogie avec le cas où est dû un fret de distance.

sous sa domination, à effectuer les services qu'il réclame d'eux. Il y a là une mesure plus grave que l'embargo, mais dont le caractère est essentiellement temporaire.

Lorsque l'arrêt survient avant le départ, aux termes de l'article 253 il produit les mêmes effets que l'interdiction ; dans les deux cas « *il n'est dû aux matelots que les journées employées à équiper le bâtiment.* »

Si, au contraire, il survient après le départ, le législateur ne considère le voyage que comme suspendu. Si donc, l'armateur voulait rompre le voyage, cette rupture étant réputée volontaire, ses conséquences seraient régies par les règles rigoureuses de l'art. 252. Toutefois, nous allons voir qu'en cas d'engagement au mois, si le navire est arrêté assez près du port de destination, l'armateur peut avoir intérêt à rompre le voyage, et à payer l'indemnité fixée pour le cas de rupture volontaire. Supposons donc un bâtiment frappé d'arrêt, et voyons qu'elle sera la condition des matelots retenus pendant ce temps au service du navire.

Le code sépare profondément la situation du matelot engagé au mois, de celle du matelot engagé au voyage.

Pour les premiers il tient compte de ce que pendant l'arrêt, les services qu'ils ont à rendre sont moins durs que ceux auxquels ils s'attendaient ; ils ont peu de chose à faire, le navire étant en rade ou dans un port ; il est donc juste qu'ils soient moins payés, aussi ne leur donne-t-on pendant le temps de l'arrêt que la moitié des loyers convenus.

C'est à cette disposition que nous faisons allusion quelques lignes plus haut en disant que l'armateur peut avoir intérêt à rompre l'engagement.

En effet, s'il prévoit que le temps de l'arrêt sera plus long que le temps présumé nécessaire à l'achèvement du voyage, il réduira sa perte en payant les demi-loyers calculés sur la période la moins longue.

La situation des engagés au voyage diffère totalement, et ils sont traités d'une façon bien plus défavorable. Ils ne reçoivent aucun dédommagement pendant l'arrêt et n'ont droit qu'aux salaires, tels qu'ils ont été fixés aux termes de leur engagement, c'est-à-dire à la somme fixe convenue à forfait pour tout le voyage.

Cette disposition a toujours été critiquée, et l'ordonnance sur laquelle le code l'a calquée avait été commentée par Valin en ces termes (1) :

« Pourquoi le matelot engagé au voyage ne doit-il avoir que la somme qu'il a stipulée à forfait quelque longue que soit la détention ? Pourquoi est-il de pire condition que l'autre ? (l'engagé au mois). C'est ce que l'on ne comprend pas. Ainsi il y a lieu de dire qu'en cette partie, notre article est en défaut, mais comme il a été observé, ces sortes d'engagements sont aujourd'hui fort rares. »

Nous avons admis plus haut, et nous avons, ce nous semble, suffisamment justifié notre opinion, que dans l'engagement au mois, en cas de prolongation par force majeure, il y avait lieu à augmentation de loyers ; nous voudrions ici logiquement admettre la même solution, et le code faisant cadrer les dispositions qu'il a éditées par le matelot engagé au mois, aurait du dire que le matelot engagé au voyage, en cas d'arrêt touchera en plus de ses

(1) I. p. 670.

loyers une indemnité proportionnelle à la moitié du temps pendant lequel le voyage a été prolongé.

Cette solution serait équitable, et rentrant dans le système général admis par le paiement des loyers en cas de rupture.

Mais nous ne faisons pas ici de la législation, et sommes obligés de suivre les règles écrites dans nos lois, et l'article 234 ne donne aux matelots engagés au voyage que la somme convenue à forfait, laissant à leur charge l'événement de force majeure qui a prolongé la traversée.

Une question intéressante, non résolue par le code se pose aussi bien en cas d'interdiction que d'arrêt, quand par suite du préjudice causé par ces événements, une indemnité a été accordée à l'armateur (1). Aux termes de l'art. 237 les matelots engagés au profit ou au fret y participeront, mais *quid* des matelots engagés au voyage ou au mois ?

Le code a réglé la situation des marins en supposant que l'armateur ne reçoit pas d'indemnité, mais s'il en reçoit une, doit-il la garder entière pour lui ?

Cette somme d'argent donnée, n'est qu'une réparation pour le temps perdu, temps pendant lequel le capital engagé dans l'expédition est resté improductif ; ou c'est l'é-

(1) Pendant la guerre que la Russie fit aux Turcs en 1770, Alexis Orlof qui commandait la flotte russe, dut consigner dans une rade d'Anatolie un navire de Marseille chargé d'huile ; il fut la cause très indirecte que ce navire périt par une fortune de mer : il indemnisa l'équipage et paya le prix de la cargaison et du navire.

Correspondance de Galitsyne dans l'Archive Russe. 1870. II. 273.

quivalent du profit espéré, lorsque l'expédition a été empêchée.

Mais les matelots ne sont-ils pas dans la même situation que l'armateur, et n'a-t-on pas à tenir compte en réclamant l'indemnité, de la perte que l'évènement leur a fait subir.

La disposition du code est faite en faveur de l'armateur pour ne pas l'obliger à payer aux matelots des salaires qu'il devait prélever sur sa fortune de terre, puisqu'il ne réalise aucun bénéfice, ou que ce bénéfice peut se trouver considérablement réduit. Mais cette situation changeant par suite de l'indemnité accordée, il y a lieu de modifier également la situation des matelots.

Il y a lieu de croire que la somme accordée à l'armement comprend deux éléments : 1^o réparation à l'armateur ; 2^o réparation à l'équipagé ; il serait donc injuste que l'armateur profitât seul du tout (1).

Aussi serions-nous tout disposés à admettre avec M. Filteau (2), que les marins dont l'engagement a ainsi cessé pourraient en cas d'interdiction réclamer les loyers accordés dans l'article 252 pour le cas de rupture ; qu'en cas d'arrêt, les marins engagés au mois auraient l'intégralité de leurs loyers, et ceux engagés au voyage seraient indemnisés en conséquence (3).

Le projet de révision de 1867 parlait de cette question, et admettait cette participation du matelot, sans toutefois

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité* V, n^o 433.

(2) P. 488.

(3) Valroger II n^o 553. Desjardins III n^o 700.

que sa part « puisse excéder la moitié de l'indemnité accordée à l'armement (1) ».

Pourrions-nous étendre la solution admise en cas d'arrêt à celui où un navire est retenu dans un port pour réparations d'avaries ? La question est très délicate, et nous trouvons à la matière des avaries, un article qui nous permettra de nous prononcer dans le sens de l'assimilation des deux situations.

En effet, l'article 403 qui énumère quelles sont les avaries particulières au compte du navire, place sur le même pied les loyers courus pendant l'arrêt, et ceux courus pendant la relâche pour cause de réparations.

Ailleurs encore, article 400 § 6, le code traite de même le matelot dans les deux circonstances, en déclarant avaries communes « *les loyers et nourriture des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations des dommages volontairement soufferts pour le salut commun, si le navire est affrété au mois.* »

La situation des marins dans les deux cas est la même, ils font identiquement le même service, service à terre, il est juste de leur faire supporter une réduction et de ne leur donner que la moitié de leurs salaires (2).

On peut se demander si, la relâche ayant été nécessitée

(1) Les codes de Commerce *Italien* (art. 530 et 531) et *Roumain* (art. 540, 541) admettent la participation de l'équipage à l'indemnité due à l'armement.

(2) Pardessus II n° 685. — Valroger II. n° 554. — Desjardins III n° 699. — Contra : Nantes 14 mars 1891. N. 91. 1.152.

par suite d'abordage fautif de la part d'un autre bâtiment, et des dommages-intérêts ayant été accordés à l'armateur du navire abordé, il n'y a pas lieu d'en faire profiter les matelots comme nous l'avons décidé plus haut pour le cas d'arrêt.

Ici, l'indemnité est accordée par un tribunal, et sa quotité motivée par certaines raisons exposées dans le jugement. Il faudra voir si le tribunal a tenu compte du partage que l'armement aura à faire avec l'équipage. Nous ne pouvons donc donner de solution précise, tout en souhaitant de voir la jurisprudence en cas d'indemnité d'abordage, tenir compte du préjudice causé à l'équipage par suite de la suspension du voyage.

Si les dommages-intérêts arbitrés par le tribunal ne comprenaient que l'indemnité à l'armateur, et que les matelots aient subi la réduction de solde, ceux-ci pourraient attaquer l'abordeur pour le forcer à leur payer le complément en vertu de l'art. 1382.

Disons, en terminant, que l'étude de la question de savoir si on peut assimiler la situation de l'équipage d'un navire en relâche à celle d'un navire arrêté par ordre de puissance, n'offre qu'un intérêt purement théorique.

Lorsqu'un navire relâche pour cause d'avaries dans un port, l'armateur débarque son équipage, et cela ne souffre aucune difficulté, malgré l'indemnité que les matelots auraient pourtant le droit de réclamer.

En effet, si les avances ne sont pas gagnées, et l'armateur les abandonne, ou elles sont gagnées, et les matelots ont souvent une petite somme à recevoir ; dans les deux cas ils sont très-heureux d'aller à terre et de s'embar-

quer sur un autre navire à bord duquel ils toucheront de nouvelles avances.

§ 5. — **Prise, naufrage, ou déclaration d'innavigabilité.**
— En cette matière, nous nous trouvons en face d'une législation nouvelle, plus équitable que celle du code, et moins rigoureuse pour le matelot. La modification apporté par la loi du 11 août 1885 s'imposait pour plusieurs raisons.

Il a été une époque à laquelle les dispositions anciennes du Code pouvaient être justifiées, époque à laquelle les navires étaient de petits bâtiments, presque des barques, et où un matelot pouvait réellement par son dévouement en certaines circonstances sauver ou laisser perdre le bâtiment ; époque à laquelle, aussi, les équipages étant moins disciplinés qu'ils ne le sont aujourd'hui, il fallait peut-être encourager le matelot à se bien conduire et à être brave.

Aujourd'hui tout a changé, et les instruments de la navigation, et l'esprit des marins. On a maintenant des navires à bord desquels l'intrépidité de l'équipage a certainement une valeur, mais beaucoup moindre qu'autrefois, et où le courage de chaque individu a une moins grande part dans le salut commun. On a aussi maintenant des équipages composés d'hommes qui ayant tous servi sur la flotte, savent ce qu'est l'obéissance passive, et ont gardé l'habitude de la discipline.

L'ancien article 258 disait : « En cas de prise, bris et de naufrage avec perte entière du navire et des marchandises, les matelots ne peuvent prétendre à aucun loyer.

« S'il y a sauvetage, les matelots engagés au mois ou

au voyage sont payés de leurs loyers échus sur les débris du navire qu'ils ont sauvé. »

Cette disposition était contraire aux règles générales du louage, suivant lesquelles les loyers sont dus même en cas de rupture du contrat jusqu'au jour de la cessation des services.

Le contrat, en ce qui concerne les matelots engagés à salaires fixes, est un simple contrat de louage, ne leur laissant aucune chance de gain en cas de réussite de l'expédition. On comprend mal alors comment on leur fait subir le contre-coup d'événements malheureux, sans compenser cette éventualité par une augmentation des salaires lorsque l'expédition est conduite à bonne fin,

En faisant ainsi de la perte du navire une condition résolutoire du droit des matelots, on dérogeait ce nous semble aux principes du contrat qui les unissait à l'armateur.

Cette disposition de l'ancien article 238 n'a pas été une innovation au code ; comme la plupart de celles du droit maritime, elle a été puisée au sein de l'ordonnance ; et, dans l'ancien droit, on ne paraît pas s'être aperçu de son injustice et de sa rigueur à l'égard des gens de mer, car Valin (1) trouve des paroles pour les justifier dans son commentaire.

« Rien n'est mieux établi, dit-il, et la justice n'y est pas du tout blessée, et, quand il en serait autrement, la pratique et l'intérêt de la navigation exigeraient nécessairement que cette loi fut maintenue dans toute sa rigueur.

(1) I. p. 701.

« L'intérêt guide les hommes en général, et les gens de cette espèce en sont plus susceptibles encore que d'autres, s'ils cessaient d'avoir intérêt à la conservation du navire et des marchandises. Au moindre péril dont ils seraient menacés, ils ne songeraient qu'à sauver leur vie, sans se mettre en peine du reste. Il était donc juste, et du bien public, d'attacher leur fortune à celle du vaisseau. »

Ces considérations seraient admissibles, s'il dépendait du matelot de sauver le navire ; mais le plus souvent n'a-t-il pas fait tout ce qu'il pouvait pour lutter contre la tempête sans pouvoir y réussir ; les éléments en présence ne sont pas de force égale, pourquoi rendre l'homme, le plus faible, responsable des dégâts, du sinistre, causés par un élément auquel rien ne peut résister.

D'ailleurs la vie du marin est, en général, assez intimement liée au salut du navire, et, l'instinct de conservation sera plus puissant que n'importe quel autre stimulant pour donner à cet homme des forces suffisantes et assez de courage pour essayer jusqu'au dernier instant de sauver le plancher qui le porte.

Dans l'accomplissement de leur devoir, dit M. Grivart dans son rapport au Sénat (1) nos marins montrent en général une intrépidité et une abnégation dignes des plus grands éloges. Ce n'est pas le calcul qui les fait agir car on les voit se prodiguer avec un égal empressement dans les cas même où ils ne peuvent concevoir aucune préoccupation intéressée. Rien n'autorise à penser que, rassurés pour leurs gages, ils se montreraient plus acces-

(1) *Journal officiel* 1876. p. 9794.

sibles aux défaillances, moins résolus à affronter courageusement les périls de la mer (1).

L'état, d'ailleurs depuis longtemps a admis pour ses équipages, qu'en cas de perte de bâtiment, les salaires seraient dus jusqu'au retour en France.

Nous n'avons voulu donner que les principales raisons qui ont fait admettre le nouveau texte, nous ne pouvons nous y attarder plus longtemps ; il suffira pour être complètement édifié de se reporter au rapport précité de M. Grivard au sénat, et à celui de M. Léon Penlevey à la Chambre (2).

Aux termes du nouvel article 258 : « *en cas de prise, naufrage, ou déclaration d'innavigabilité les matelots engagés au voyage ou au mois seront payés de leurs loyers jusqu'au jour de la cessation de leurs services* ».

Cette disposition ne fait qu'étendre celles des articles 253 et 254 sur la rupture de voyage par force majeure. Au lieu de présumer chez le matelot le manque de courage, la présomption est renversée, et on suppose qu'il a toujours fait ce qu'il a pu (3) pour arriver au sauvetage.

(1) On sait que pendant les tempêtes, quelle que soit leur violence, jamais l'équipage d'un canot de sauvetage n'a hésité à se porter secours à des marins en danger ; on sait aussi que pour composer cet équipage on trouve toujours plus d'hommes qu'il n'en est besoin. Et pourtant il ne sont même pas indemnisés du temps qu'il ont perdu pendant leur sortie. Il nous paraît donc des plus inexact de dire que le mobile intéressé fait agir les marins.

(2) *Journal officiel* 1882 documents parlementaires Chambre. Annexe n° 939. p. 4629.

(3) Aix 23 mars 1886. H. 86. 2. 490.

Mais il y a des exceptions, il peut se présenter un équipage indiscipliné qui n'ait pas justifié la faveur que la loi lui a accordée, il faut donc pouvoir le punir pécuniairement, et selon les cas disciplinairement. Aussi la loi de 1885 a-t-elle ajouter à l'art. 258 cette restriction.

« ... *A moins qu'il ne soit prouvé soit que la perte du navire est le résultat de leur faute ou de leur négligence, soit qu'ils n'aient pas fait tout ce qui était en leur pouvoir pour sauver le navire, les passagers et les marchandises, ou pour recueillir les débris.* »

En ce cas, la loi ne pouvait déterminer qu'elle serait la réduction à imposer, et elle en a laissé l'appréciation aux tribunaux ; ceux-ci statueront sur la suppression ou la réduction du loyer que le matelot aura encourue (art. 258, § 2). Il était indispensable de placer au Code cette disposition, à cause d'une mesure de faveur qui protège le salaire des matelots, et que nous étudierons plus loin (1).

« De droit commun, les salaires auraient pu servir de gage aux dommages-intérêts résultant des fautes commises par l'équipage au moment du naufrage, mais une règle spéciale aux gens de mer rend leurs salaires insaisissables. L'armateur se serait trouvé sans recours ; il a donc été nécessaire d'insérer dans la loi un paragraphe spécial. Le nouveau système n'est d'ailleurs qu'une application de la loi générale de responsabilité, bien plus juste que la disposition empruntée par le Code de commerce à l'ordonnance. (2) »

(1) Nous faisons allusion à l'insaisissabilité des salaires.

(2) Ces nouvelles dispositions de l'art. 258 sont admises dans un cer-

Après la perte du navire, il est possible que les débris aient une valeur quelconque ; de plus il est possible également qu'il y ait un fret acquis, ce qui se produit quand des marchandises ont été sauvées ou qu'un fret a été stipulé payable à tout événement. L'article 258, § 6 accorde aux gens de mer engagés au mois ou au voyage un privilège sur ces débris et sur ce fret, privilège qui leur permet même de passer avant l'État créancier des frais de rapatriement (1).

La loi du 12 août 1885 a encore innové sur deux points en réglementant des situations non prévues par le code. Elle s'est occupée du cas malheureusement assez fréquent de perte présumée du navire par suite du défaut de nouvelles.

La famille des matelots était très mal traitée autrefois car après la perte du navire, aucun salaire ne lui était dû.

Dans cette hypothèse la date de la cessation des services est inconnue, et la loi a dû admettre un forfait qui est tout fait arbitraire, aussi ne doit-il s'exécuter que dans le silence du contrat d'engagement et lorsque les parties n'ont

tain nombre de législations : la *Belgique* a, dans sa loi du 21 août 1879 art. 54 des dispositions analogues ; de même en *Suède* et en *Danemark*. On peut citer également l'article 133 du *Merchant Shipping Act*. pour l'*Angleterre* ; les articles 32 et 33 de la loi du 17 juin 1872 pour les *Etats-Unis* ; les articles 50, 67 et 68 de la *loi allemande* du 27 août 1872, et l'article 1004 du Code de la *République argentine*.

Admettent au contraire l'ancienne règle de l'article 258 : la *Hollande* (art. 418. C. co) Le *Chili* (art. 948 du Code). L'*Italie* (art. 535). La *Roumanie* (art. 545). L'*Espagne* (art. 643). Le *Portugal* (art. 528.)

(1) Lyon-Caen et Renault. *Traité*. V. n° 438.

pas dans leurs conventions prévu une autre solution.

« *En cas de perte sans nouvelle*, dit l'art. 258 § 4, *les héritiers ou représentants des matelots engagés au mois auront droit aux loyers échus jusqu'aux dernières nouvelles et à un mois en sus. Dans le cas d'engagement au voyage il sera dû à la succession moitié des loyers du voyage* ».

De plus la question des loyers dûs en cas de naufrage au cours d'un engagement pour un voyage d'aller et retour a été tranchée, et le Code a délimité ce qui sera acquis selon l'époque à laquelle le sinistre sera survenu.

Voici à ce sujet les nouvelles dispositions : « *Si l'engagement avait pour objet un voyage d'aller et retour, il sera payé un quart de l'engagement total si le navire a péri en allant, trois quarts s'il a péri dans le retour, le tout sans préjudice des conventions contraires.* »

Il peut se produire que le naufrage ayant lieu très près du port de départ, les matelots aient touché des avances supérieures aux loyers qui leur sont dus ; l'ancien article disait qu'elles n'étaient pas remboursables et on a maintenu avec raison cette disposition. En effet, ces avances sont en grande partie dépensées avant le départ en frais d'équipement, ou laissées à la famille du marin pour subsister pendant son absence ; il serait rigoureux d'obliger à en effectuer le remboursement.

Les règles établies par l'article 258 sont-elles impératives, ou ne constituent-elles qu'un forfait arbitré par la loi pour le cas où la convention est muette ?

Il n'y a pas de réponse unique, et il faut examiner séparément chacun de ces cas prévus par l'article.

a) Pour le cas de perte sans nouvelles nous venons de trancher la question quelques lignes plus haut.

b) Quant à la disposition qui arrête le cours des salaires au naufrage, elle n'est qu'un juste milieu entre la disposition ancienne qui les supprimait complètement et celle du droit commun qui les aurait fait payer en entier ; mais il est certain que si l'armateur veut stipuler que les loyers du voyage seront acquis à tout événement, l'article 258 ne le lui défend aucunement (1).

c) L'article 258 prévoyant le cas de faute des matelots indique que leurs loyers peuvent être réduits ou supprimés ; il serait contraire à l'ordre public que l'armateur stipulât que la faute du matelot n'aurait aucune influence sur la quotité de leurs loyers (2).

d) Nous avons dit que d'après l'article 258 les avances ne sont pas remboursables ; les termes de l'article sont très restrictifs :

« *Ils ne sont jamais tenus de rembourser...* » On ne peut donc pas stipuler que les avances ne sont pas acquises à la clôture du rôle (3) et qu'au cas où le navire périrait avant qu'elles soient complètement gagnées il y aurait lieu à restitution.

(1) Et cette hypothèse peut se présenter, sans que la fortune de l'armateur soit engagée outre mesure, surtout quand le fret a été stipulé payable à tout événement ou qu'il a été assuré.

(2) Lyon-Caen et Renault. *Traité V.* n° 434.

(3) On se rappelle que le marin congédié sans cause valable après la clôture du rôle et avant le départ, retient les avances à titre d'indemnité, c'est donc au jour de la clôture qu'elles sont acquises.

e) S'il y a faute des marins, les tribunaux doivent statuer sur la suppression ou la réduction qu'ils encourent; on ne peut donc convenir que cette appréciation appartiendra à l'armateur; cela mettrait les gens de mer à la disposition de celui-ci, et il serait ainsi juge et partie (1).

f) Peut-on convenir qu'en ce qui concerne les loyers dus en cas de naufrage on en reviendra à l'ancienne législation c'est-à-dire que les matelots perdront le droit au salaire.

Rien ne dit que cette disposition de l'art. 258 soit d'ordre public; mais cependant nous croyons dangereux de permettre d'y déroger, car ce deviendrait rapidement une clause de style dans les engagements, et la portée de l'œuvre d'équité poursuivie par le législateur serait considérablement réduite.

Il nous reste enfin à parler de la disposition de l'article 261.

« De quelque manière que les matelots soient loués, ils sont payés des journées par eux employées à sauver les débris et les effets naufragés. »

Pothier (2) et Valin (3) admettaient que ce travail était facultatif pour les marins, par suite du fait que l'engagement à pris fin. On pourrait encore argumenter en ce sens de ce que l'article 241 oblige le capitaine à travailler au sauvetage, alors qu'aucune prescription de ce genre n'est écrite pour les matelots (4).

(1) Lyon-Caen et Renault. *Traité* V. n° 439.

(2) *Louage des matelots* n° 187.

(3) Sur l'article 9, t. III T. IV de l'ordonnance.

(4) Lyon-Caen et Renault. *Traité* V. n° 442.

Mais si le Code n'a pas fait de ce travail une obligation pour les matelots, il leur donne intérêt à s'occuper du sauvetage, puisqu'ils auront privilège sur les débris pour le paiement de leurs loyers. D'ailleurs, la rémunération due pour les journées employées, jouirait non plus du même privilège que le paiement des salaires, mais de celui du sauveteur, admis par l'article 2103 § 3 du Code civil pour la conservation de la chose. Il prime celui de l'article 191 § 6 par le fait que les sauveteurs ont contribué à sauver le gage affecté au paiement des loyers (1).

Toutefois ceux qui ont travaillé au sauvetage n'exercent pas leur privilège pour leurs loyers de préférence aux autres (2).

Maintenant que nous connaissons les dispositions établies en faveur du matelot, il faut que nous voyons quels sont les cas d'application.

Prise. — La prise rompt le voyage et fait cesser les loyers aussi bien quand elle est le résultat d'un fait de guerre que lorsqu'elle provient d'un acte de piraterie.

Autrefois il y avait grand intérêt à distinguer si la prise était définitive, puisqu'elle faisait perdre tous les loyers (art. 258 ancien) ; maintenant cet intérêt est considérablement réduit, mais néanmoins nous devons dire quelques mots sur ce point,

La propriété d'un bâtiment capturé pendant la guerre

(1) Lyon-Caen et Renault *Traité* V. n° 443.

(2) *Sic.* Valroger II. n° 575. Lyon-Caen et Renault. *loc. cit.* — *contra* Bédarride II. n° 597. Valin sur l'article 9 L. III. T. IV. de l'ordonnance.

n'est perdue que quand la prise a été sanctionnée par les tribunaux compétents.

Devra-t-on dire que la rupture définitive de l'engagement des matelots est subordonnée à la confirmation de la prise par le tribunal, ou en d'autres termes, que cette rupture est conditionnelle jusqu'au jugement.

En raisonnant d'une façon purement juridique, la solution ne fait aucun doute : la rupture est frappée de la même condition que la prise elle-même ; mais en pratique, il est impossible d'admettre cette solution, car le plus souvent elle aboutirait à ruiner l'armateur déjà assez frappé dans sa fortune par la perte momentanée qu'il a faite de son navire.

D'ailleurs le jugement peut intervenir assez longtemps après la prise, et il est difficile d'admettre équitablement que l'armateur au cas où on lui rendra son navire devra payer la solde de tout l'équipage. Ce ne sont là que des considérations pratiques, mais elle ont leur importance en pareille matière.

Cependant, si le navire étant rendu, on accordait à l'armateur une indemnité, il en devrait, ce nous semble une partie à l'équipage, et il faudrait se baser pour la répartition sur l'article 252; non pas que nous voulions assimiler cette situation au cas de rupture volontaire de la part de l'armateur, mais nous basant sur cette considération que si un tiers a fait rompre par sa faute l'engagement du marin, ce tiers devra les mêmes dédommagements que si l'armateur l'avait rompu.

La solution serait la même, si la vente a été faite avant jugement, et que la capture ayant été infirmée, il y ait

lieu au remboursement du prix de vente augmenté de dommages-intérêts.

Que devons nous décider quand la prise étant annulée, le navire avait péri aux mains du capteur ?

Si c'est par la faute de ce dernier, il devra la même indemnité que ci-dessus ; mais si les circonstances ont été telles que le navire aurait péri entre les mains de son capitaine, devons-nous dire que l'engagement a cessé au jour de la prise ou au jour du naufrage. Par suite du jugement d'annulation, la prise étant censée n'avoir jamais existé on ne peut prendre comme date de rupture que celle du naufrage.

Cette solution conforme aux principes est de tous points équitable ; elle ne blesse nullement l'intérêt de l'armateur à qui la prise n'avait causé aucun préjudice.

Que devient l'engagement quand le navire est repris au capteur ou abandonné par lui ?

Autrefois on distinguait selon que le navire était *recous* avant ou après 24 heures ; dans le deuxième cas, le tiers de sa valeur appartenait au bâtiment qui l'avait délivré, mais maintenant on ne distingue plus, et l'État renonce à réclamer cette rémunération. C'est au moins ce qui résulte de l'article 11 des instructions données au début de la guerre de 1870 par le ministre de la marine aux commandants des navires de la Flotte.

Le navire national repris est rendu à l'armateur purement et simplement et ses droits revivent par une sorte de *jus postliminii*. De même, les droits des marins qui s'étaient éteints provisoirement, renaîtront aussi ; leur ser-

vice en fait n'a jamais cessé, car ils ont continué en général de faire manœuvrer le navire pris.

Mais le navire peut avoir subi un retard, lorsqu'il a été convoyé par le capteur dans une direction différente de celle qu'il suivait. On se demanderait volontiers s'il n'y aurait pas lieu d'appliquer là les règles établies pour l'arrêt de puissance ; cela nous semble assez difficile ; il est bon de protéger l'armateur et de ne pas porter injustement atteinte à sa fortune mais il ne faut pas exagérer cette idée. L'armateur sait que son navire naviguant pendant une guerre court des risques, il peut s'estimer heureux s'il n'a à regretter qu'un retard de quelques jours.

Lorsque le navire a été déclaré de bonne prise, et vendu dans un port étranger, les droits des matelots contre l'armateur sont limités à la période qui court du départ à la prise ; mais pour l'époque postérieure, selon la législation du pays capteur, il pourra réclamer, sur le prix de vente, des loyers pour le temps pendant lequel il aurait servi à bord depuis la prise, surtout si cette législation admet comme la nôtre que les droits du matelot contre l'armateur ont cessé à cette époque.

Il faut distinguer la prise de la confiscation prononcée à la suite d'une fraude ou d'une infraction aux lois (1).

La confiscation provient toujours d'une faute, et Filleau donne des solutions différentes selon la personne à qui elle incombe.

Nous pouvons appliquer à la nouvelle législation la distinction faite, et garder les mêmes solutions.

(1) Cassation 2 juin 1829 M. 29. 2. 141.

1° Si la confiscation provient du fait des armateurs, capitaines ou chargeurs, elle est assimilable au cas où le voyage est rompu par leur fait. (art. 252).

2° Si elle est imputable à un ou plusieurs membres de l'équipage, ceux-ci sont rendus responsables envers les personnes lésées, conformément aux principes généraux du droit, d'ailleurs formellement consacrés par le décret du 24 mars 1852 (articles 71 et 77). Les autres répéteront contre l'armateur leurs loyers, sauf le recours de ce dernier.

3° Si la faute est à la fois imputable aux armateurs, aux chargeurs et aux matelots, ceux-ci n'auraient de loyers à réclamer que jusqu'au jour de la confiscation.

Il faut toutefois que la participation de l'équipage soit prononcée clairement, comme par exemple par une augmentation de loyers à raison des risques courus.

Naufrage, ou déclaration d'innavigabilité. — Sous ces mots, pas de difficulté à soulever ; ces deux expressions distinguent deux hypothèses différentes.

Le naufrage (1) entraînant perte du navire, le navire n'existant plus, il n'y a pas lieu de le déclarer innavigable. Mais il peut y avoir eu des avaries telles, par suite d'échouement ou de tout autre fortune de mer, que le navire tout en existant ne soit plus en état de naviguer ; le Code assimile ses deux situations, qui au point de vue de

(1) On doit considérer comme naufragé un navire qui s'est échoué ou a été brisé au point qu'il n'est pas possible de le renflouer ou de le réparer sans dépenser une somme supérieure à sa valeur totale.
Havre 3 mars 1881. M. 81.1.125.

la continuation du voyage, ont le même intérêt. Le voyage est interrompu de la même façon, et les droits des matelots à leurs salaires doivent être déterminés par une règle unique.

§ 6. — **Maladies ou blessures des hommes d'équipage.** — A côté des événements de force moyenne qui frappant le navire lui-même compromettent la campagne en l'empêchant de s'accomplir d'une façon régulière, il faut parler d'autres événements qui attaquant le matelot dans sa santé et dans sa vigueur, ne lui permettent pas de rendre les services qu'il s'était engagé à fournir.

La vie rude et périlleuse de ces hommes, les climats souvent meurtriers sous lesquels leur profession les entraîne, les exposent à des maladies, à des accidents inévitables qui peuvent les mettre hors d'état de se rendre utiles à bord.

Il y a là un cas de force majeure que la loi a prévu et réglementé ; nous en parlons ici pour le citer seulement car l'étude en sera mieux placée dans le chapitre où nous nous occuperons des mesures de protection établies en faveur des matelots. C'est en cette matière que le Code, et particulièrement la loi de 1885 ont témoigné le plus de sollicitude à ces hommes courageux et ont protégé d'une façon efficace la vie de ceux qui n'auraient pas supporté les fatigues de la campagne, la rigueur des climats, ou auraient été victimes d'un accident.

Il y a là une série de dispositions intéressantes qui attestent la véracité du principe que nous avons déjà plusieurs fois énoncé, que l'Etat ne fait que prêter ses matelots à la marine du commerce ; c'est ce qui lui permet d'exiger de celle-ci ces soins qui font partie du système

général de protection que nous exposerons avec ensemble dans notre troisième partie

§ 7. — **Captivité.** — Nous devons dire quelques mots d'une matière qui de nos jours a perdu beaucoup de son importance : il s'agit de la captivité du matelot pris par les pirates ou enmené en esclavage.

Actuellement on peut dire que la piraterie a disparu de la surface du globe, et que l'esclavage des blancs n'existe plus. Nous sommes cependant obligés en ce qui concerne les loyers de prévoir la captivité qui peut encore se produire au cours d'une guerre maritime, lorsqu'un des belligérants, s'étant emparé d'un navire, garde les matelots comme prisonniers pour empêcher l'ennemi de les utiliser.

Les dispositions du Code relatives au rachat ne visent nullement ce genre de prisonniers ; ils peuvent avoir droit à des indemnités, mais comme le dit fort bien M. de Valroger, les réglemens relatifs à ces indemnités déterminent eux-mêmes les ayant-droits suivant les circonstances.

En ce qui concerne les loyers, le Code a établi deux règles différentes : il distingue selon que le matelot est pris à bord, ou au contraire est fait prisonnier à terre, ou en mer, lorsqu'il a été envoyé au service du navire. Dans ce dernier cas il est plus favorablement traité, et on lui accorde l'entier paiement de ses loyers, le législateur tenant compte de ce qu'ayant quitté le bord, il s'est plus exposé que les autres.

Au contraire, le matelot pris à bord, n'est payé de ses

loyers que jusqu'au jour de sa capture, et sa situation est assimilée à celle de la rupture par force majeure, ou la prise du navire.

L'indemnité de rachat aux termes de l'article 267 n'est due aux matelots que si le navire arrive à bon port. Avant 1885 on pouvait se demander si la même condition n'était pas applicable aux loyers, mais actuellement le doute n'est plus permis et il serait absolument contraire à l'esprit des nouvelles dispositions introduites au Code, que le matelot ne fut pas payé jusqu'au jour de la cessation de ses services.

§ 8. — **Mort du matelot.** — Un évènement qui rompt le contrat au premier chef, est la mort du matelot. Le Code avait règlementé les droits des héritiers, mais la loi de 1885 est venue en complétant les dispositions de l'article 265 trancher plusieurs difficultés qui s'étaient élevées auparavant.

Actuellement, la situation des héritiers est simple, et nous savons que le matelot ne peut la modifier par des conventions passées avec l'armement; l'article 265 étant un de ceux qui ont été déclarés d'ordre public.

Lorsque le matelot est engagé au mois, ses loyers sont dus jusqu'à son décès, mais une disposition de faveur est édictée pour le cas où il meurt en défendant le navire. Ses droits aux salaires, sont en ce cas les mêmes que ceux des matelots qui auront continué à suivre le sort du navire. S'il arrive à bon port tous les loyers sont dus, si au contraire il est pris, fait naufrage, ou est déclaré innavigable,

les héritiers n'auront droit aux loyers que jusqu'au jour de la cessation des services de l'équipage (1).

En ce qui concerne les matelots engagés au voyage, la nouvelle loi se montre favorable à leurs familles ; elle assimile au point de vue de ses effets, la mort du matelot à la rupture volontaire du voyage.

Si le marin a été engagé pour un voyage d'aller seulement « *le total des loyers est dû s'il meurt après le voyage commencé ; si l'engagement avait pour objet un voyage d'aller et retour, la moitié des loyers est due s'il meurt en allant ou au port d'arrivée ; la totalité est due s'il meurt en revenant.* »

Mais les dispositions de l'article 265 s'appliquent-elles, quel que soit le genre de mort du marin, et quelle qu'en soit la cause ?

En posant cette question nous faisons allusions au cas où il y a eu suicide du matelot, et nous nous demandons quand il est engagé au voyage ou à la part, si les héritiers peuvent réclamer le paiement aux termes de l'article 265 (2).

Plusieurs systèmes ont été proposés (3).

D'après l'un, le suicide devait être assimilé à la désertion.

(1) Ceci est une innovation de la loi de 1885, car on se rappelle que sous l'empire du Code le matelot perdait ses loyers en cas de prise ou naufrage.

(2) Quoique nous ne parlions ici que des engagements à salaires fixes, nous sommes obligés de viser le cas de l'engagement à la part, comme la solution est identiquement la même que pour l'engagement au voyage cela nous évitera de revenir plus loin sur ce sujet.

(3) Valroger II. n° 649.

tion qui fait perdre au matelot tous ses loyers acquis.

Un autre système soutient que la loi ne fait aucune distinction entre les genres de mort ; la législation française, a dit le tribunal du Havre, ne distingue jamais le suicide de la mort naturelle. Il n'est pas permis d'en faire mention sur l'acte de décès. (art. 85. C. civ.) (1).

Les héritiers devaient donc être payés aux termes de l'article 265.

Dans un troisième système, on admet également que le suicide ne peut-être assimilé à la désertion, mais il y a faute du matelot qui n'achève pas le voyage pour lequel il s'était engagé (art. 238. C. co) il faut le payer proportionnellement au service rendu ; on devra aussi déduire du montant des loyers les dommages-intérêts qui pouvaient être dus à l'armateur eu égard au préjudice que la mort a pu causer (2).

Nous en avons fini avec l'étude des engagements à salaires fixes : nous avons dit en commençant que l'engagement qui nous paraissait le plus avantageux était l'engagement au mois : cependant dans certaines circonstances spéciales, il y a intérêt pour les matelots à être engagés au voyage.

1° Si le voyage est rompu après avoir été commencé, les marins engagés au voyage reçoivent tous leurs loyers, tandis que ceux engagés au mois ne reçoivent que la moitié des loyers qu'ils auraient pu gagner pendant le reste du voyage. (art. 252, §§ 3 et 4).

(1) D. 42.2.84.

(2) Arrêt de Rouen du 8 décembre 1841. D 42.2.85.

2° En cas de mort du matelot pendant le voyage, les héritiers ne reçoivent que les loyers dus jusqu'au jour du décès, s'il est engagé au mois, tandis que les héritiers du matelot engagé au voyage reçoivent la totalité des loyers s'il meurt le voyage commencé, ou dans le voyage de retour en cas d'engagement aller et retour, et la moitié des loyers s'il meurt dans le voyage d'aller.

Ce ne sont là que des situations spéciales qui ne se présentent heureusement pas d'une façon courante dans la navigation. Aussi ce que nous venons de dire ne détruit-il en rien l'opinion que nous exprimions en commençant en faveur des engagements au mois.

SECTION II

DES ENGAGEMENTS A PROFITS ÉVENTUELS

CHAPITRE I

HISTORIQUE DE L'ENGAGEMENT A PROFITS ÉVENTUELS ET RAISONS QU'ONT DIMINUÉ SON IMPORTANCE

Donner à l'ouvrier une part dans les bénéfices produits par son travail, est une idée très moderne que ce siècle a vu éclore : sous la pousée du mouvement socialiste, elle s'étend et s'acclimate, avec difficulté cependant, et pourtant cette idée est une des plus vieilles qui aient existé en droit maritime.

Ce qu'on cherche à introduire dans l'industrie, de nos jours, fut autrefois de droit commun en ce qui concerne les engagements des gens de mer.

Aussi loin que nous puissions remonter dans les législations maritimes nous trouvons des engagements à la part, et la compilation Rhodienne régleme avec soin quel nombre de parts est afférent à chaque individu de l'équipage.

A une époque bien postérieure, nous retrouvons ce mode d'engagement réglementé dans toutes les législa-

tions maritimes : dans les Rôles d'Oleron (1), (art. 18) dans les jugements de Danne ou loi de Westcapelle, jugements XVIII et XX (2), dans le droit maritime de Wisby, art. 36 (3) ; dans le consulat de la mer (4), dans le droit maritime de la ligue Hanséatique (5). Enfin nous trouvons encore des dispositions dans l'Ordonnance et dans le Code.

On comprend très bien qu'au temps où les navires étaient très petits, le profit à réaliser peu considérable et les risques très grands, qu'un armateur n'aimât pas à s'engager à verser une somme fixe aux matelots ; on comprend de même qu'il préférât les associer à sa bonne comme à sa mauvaise fortune, en leur donnant soit une part de bénéfices dans l'expédition, soit en mettant à leur disposition une portion du navire dont ils tireraient tel parti qu'ils voudraient.

Dans ce temps, l'activité des matelots contribuait pour beaucoup au succès de l'entreprise ; le plus souvent les cargaisons appartenaient aux armateurs, et les matelots arrivés au port de destination étaient de véritables commerçants, tachant d'écouler au meilleur compte possible la marchandise qu'ils avaient apportée.

Peu à peu, la navigation, devenant plus sûre, les relations plus suivies, les chargements partirent avec une des-

(1) Pardessus I. p. 836 et la note.

(2) *Op. cit.* p. 381.

(3) *Op. cit.* p. 483.

(4) *Op. cit.* II p. 125.

(5) *Ibid.* II p. 524, 525.

tion précise, vendus d'avance et expédiés à des correspondants ; les matelots devinrent de simples marins dont on n'utilisait que l'activité et les connaissances techniques.

Les bâtiments étant encore assez frêles, et les équipages peu nombreux, il put dépendre de l'habileté, du courage ou du dévouement des gens de mer que le navire arrivât à bon port et arrivât vite.

On peut encore les intéresser dans l'expédition pour stimuler leur zèle.

Mais avec les progrès de la navigation, et surtout avec la naissance de la navigation à vapeur et la construction des grands voiliers d'une part, avec les entreprises longues et lointaines d'autre part, ce mode de fixation des salaires était forcément destiné à perdre de son importance.

En effet à bord d'un grand navire, muni d'un équipage nombreux, le matelot devient un simple instrument entre les mains du capitaine, qui lui, par son habileté ou par sa hardiesse peut arriver à faire des traversées plus ou moins heureuses.

L'activité du matelot, quelle qu'elle soit a peu d'influence ; on comprend donc que logiquement on ne puisse l'intéresser. Son travail est toujours sensiblement le même, pourquoi ne pas le rémunérer d'une façon fixe. D'ailleurs, les bénéfices résultant de l'expédition sont dus en général beaucoup moins à la rapidité de la traversée, qu'au sens commercial de l'armateur.

Nous avons dit que les salaires à profits éventuels étaient peu compatibles avec les grandes traversées, et c'est logi-

que : quel matelot voudra risquer de s'embarquer souvent pour plus d'une année sans savoir si l'opération sur le succès de laquelle il ne peut rien réussira, et si le temps employé ne sera pas dépensé en pure perte.

Quel homme voudrait risquer de perdre ainsi son temps et sa peine pour n'être pas payé ensuite. Autrefois avec les traversées peu longues, avec les petites expéditions, quand le matelot ne gagnait pas sur une traversée, il pouvait avoir une compensation dans les bénéfices quelui rapportait la suivante et cela dans un intervalle assez court.

De tout ce que nous venons de dire il résulte que les engagements à salaires éventuels ne sont plus applicables qu'aux navigations dont les conditions se rapprochent le plus de celles de la navigation ancienne.

Pour en finir avec cette partie historique il nous faut dire quelques mots d'une navigation qui a totalement disparu, c'est l'armement en course.

Là, les risques étaient très grands ; du courage et du dévouement de l'équipage dépendait le succès, il fallait donc rémunérer les hommes au prorata de la réussite.

On se rappelle les merveilleuses campagnes de nos corsaires, qui hardis jusqu'à la témérité vengèrent maintes fois les défaites de nos flottes (1).

(1) Jean Bart qui en 22 ans prend aux ennemis de la France 15 vaisseaux de ligne, 5 frégates, 118 navires marchands, et lève des rançons pour 545,000 écus. Alain Porée, le fameux corsaire de Saint-Malo qui rapporte 8 millions du Pérou. Pointis qui en rapporte 10 ; Duguay-Trouin, Surcouf qui vengent nos désastres... On n'en finirait pas si on voulait seulement énumérer...

Mais ce ne sont plus là que des souvenirs historiques ; la déclaration de Paris à laquelle ont adhéré presque toutes les nations civilisées a fait disparaître la course.

Toutefois nous l'avons vu pratiquer il y a peu de temps encore pendant la guerre de sécession (1).

Dans une proclamation au 1^{er} avril 1861, Davis promettait avec l'assentiment du congrès 125 fr. pour chaque prisonnier, et pour chaque navire détruit, autant de fois cent francs qu'il y aurait d'hommes à bord...

Mais revenons à des sujets plus pacifiques. L'engagement à profits éventuels, avons-nous dit, existe encore dans certaines navigations. Ce sont la pêche, et le cabotage, genre de navigations qu'il peut dépendre des hommes de rendre fructueuses, nous allons donc étudier la nature et les formes de ces sortes d'engagements.

(1) On se rappelle les affreux ravages commis par l'*Alabama*, le *Sûnter*, le *Shenandoah*.

CHAPITRE II

DE LA NATURE DE L'ENGAGEMENT A PROFITS ÉVENTUELS ET DE SES DIFFÉRENTES FORMES

Dans les engagements à profits éventuels, il importe de distinguer l'engagement au fret et l'engagement au profit (1) ; dans le premier, l'armateur jouant le rôle de voiturier la convention porte uniquement sur le bénéfice réalisé dans l'entreprise de transport. Dans le second l'armateur est personnellement importateur, exportateur ou entrepreneur de pêche, et alors c'est sur le profit retiré du prix de vente que sera calculé le salaire du matelot.

Il y a encore un engagement à la tâche, dans lequel sans tenir compte du bénéfice réalisé ou non sur la vente du poisson, le matelot est payé au prorata de sa pêche.

Citons pour mémoire l'engagement au tonneau ; voici en quoi il consiste : en prenant un chiffre constant pour le tonnage du bâtiment, et en divisant le fret brut par ce

(1) Dans l'Annexe II nous donnerons des détails sur les conventions en usage dans nos ports. Ce sont là des aperçus pratiques qui n'ont pas leur place dans le texte.

chiffre, on accorde un certain nombre de tonneaux de fret ou fractions de tonneaux à chaque homme selon les conventions.

Nous venons de distinguer en quelques mots les différentes espèces de conventions auxquelles cette navigation à salaires éventuels peut donner lieu ; nous devons maintenant résoudre une question de la plus haute importance : quelle est la nature de cet engagement ? Est-ce une société en participation, est-ce un simple louage de services ? Les deux opinions ont été soutenues.

En faveur de la première opinion on a dit qu'on trouvait là réellement les éléments d'une société ; il y a de part et d'autre un apport ; l'armateur apporte le navire équipé, et le matelot son activité (1).

Si l'expédition a réussi, le bénéfice sera réparti entre les associés aux termes de leur convention, au contraire s'il y a perte, les matelots n'y contribuent que jusqu'à concurrence de leur apport. En effet ils ont fourni un travail en échange duquel ils ne touchent aucune rémunération.

Mais si les dépenses dépassent le fret ou le profit retiré de la navigation, les matelots ne peuvent être tenus d'y contribuer (2).

La part des associés dans les pertes peut être, dans une participation, restreinte à leurs mises ; on sait qu'il existe des participations en commandite (3).

(1) Cresp I. p. 323. Valroger II. n°525. Dufour II 104 et 105.

(2) St Valéry, 14 février 1843. M. 43. 2. 53.

(3) Lyon-Caen et Renault. *Traité* II n° 1065.

Il y a bien là quelques ressemblances avec un contrat de société, mais il ne nous semble pas qu'on puisse admettre cette façon de voir. Ces ressemblances ne sont qu'extérieures, et si on va au fond des choses, on verra qu'il manque aux co-contractants l'*animus societatis*.

Jamais on n'a songé à dire qu'il y avait société entre un fabricant et son commis-voyageur qui n'est payé qu'au prorata des affaires qu'il a faites, ni entre le patron et l'employé qui touche comme appointements une certaine part dans les bénéfices; pourquoi donc vouloir rapprocher l'engagement des matelots, d'un contrat de société auquel il ressemble beaucoup moins qu'aux contrats dont nous venons de parler.

La vérité, croyons-nous, est qu'il faut voir dans les engagements à profits éventuels un véritable louage de services, et dire par suite que le bénéfice attribué aux gens de mer constitue un loyer.

Cette part est d'ailleurs traitée comme tel par l'administration de la marine, qui exerce sur elle la retenue pour la caisse des invalides, au même titre que sur les loyers stipulés au mois ou au voyage, et ce, en vertu de la loi du 11 avril 1881.

Quel que soit le parti auquel on s'arrête, il importe également de savoir quelles dépenses sont supportées sur les bénéfices ou sur le fret (1).

L'armateur doit supporter les frais de réparation; c'est en effet lui qui reste propriétaire, et la perte totale étant

(1) Lyon-Caen et Renault. *Traité*. V. n° 357.

à sa charge, il doit supporter la perte partielle résultant des avaries qui nécessitent les réparations.

Nous verrons plus loin que les frais de pansement des marins blessés ou tombés malades au service du navire et les frais de rapatriement sont également à sa charge.

Il faut savoir maintenant ce qu'on doit comprendre dans le fret à partager. Une question se pose par suite de la loi du 30 janvier 1893.

On se demande si la prime à la navigation doit être considérée comme un fret et si les marins engagés à la part du fret ont le droit de demander à en bénéficier.

En faveur de l'affirmative on dit que cette prime doit être considérée comme fret et cela pour plusieurs raisons : cette prime permettant à l'armateur d'offrir des frets plus bas, on voit que le fret réel sur lequel il a compté est celui qui est stipulé par la charte-partie augmenté de ce complément accordé par le gouvernement.

Il y a d'ailleurs, ajoute-t-on une assimilation presque absolue entre cette prime et un fret.

En effet la prime à la navigation est proportionnelle au tonnage et à la distance parcourue. L'intention du législateur se manifeste encore, dit-on, par la diminution de la prime avec l'âge du navire, l'état ne voulant, d'après la loi du 30 janvier 1893, comme l'affréteur, payer sa part de fret que suivant la cote du navire qui en général diminue avec son âge (1).

(1) Lyon-Caen et Renault *Traité* V.357 bis.

Le tribunal de Nantes, a admis ce système mais son jugement a été réformé par la cour de Rennes le 29 juin 1885. M. 85, 2, 128. et 191.

Nous ne partageons pas cette opinion qui nous semble en opposition avec le but qu'a voulu atteindre la loi en établissant cette prime.

Le but de cette loi en effet, a été de venir en aide aux armateurs qui exposent leur fortune dans la navigation et de diminuer pour eux les charges d'intérêt, d'amortissement et d'exploitation (1), et il a été bien entendu lors de la discussion que les gens de mer ne participeraient pas à la prime.

D'ailleurs cette ressemblance que l'on croit trouver entre la prime et le fret n'est qu'apparente.

La prime a-t-on dit varie comme le fret selon la distance parcourue et le tonnage du navire.

Mais dans l'appréciation du prix du fret il entre bien d'autres éléments : le danger qu'offre la navigation, la nature de la marchandise, les probabilités pour que le navire trouve ou non un fret de retour ; il varie aussi selon la loi de l'offre et de la demande.

Puis enfin, le fret est proportionnel non pas au jaugeage du navire, mais à son chargement effectif, de telle sorte qu'un navire voyageant sur lest et n'acquérant aucun fret touchera la même prime que s'il avait navigué avec son plein chargement (2).

Il y a au contraire une indemnité qui doit être considérée comme un élément du fret, et partageable de ce chef quand il y a engagement à la part du fret, ce sont les surestaries dues au navire par le chargeur en retard.

(1) Lyon-Caen et Renault *Traité* V. n° 357 bis.

(2) De Courcy *Questions de Droit maritime*. III. p. 47.

Cependant il faut distinguer : si les surestaries sont dues par suite de retard au départ et que les matelots n'aient été engagés qu'à partir du jour du départ effectif du navire, les surestaries ont été gagnées avant leur arrivée à bord. De même, si à l'arrivée, les matelots ont été congédiés avant l'expiration des jours de planche, les surestaries appartiennent à l'armateur seul, car c'est à lui seul dans ces deux cas, que le retard a préjudicié.

Doit-on aussi faire entrer le chapeau dans la masse à partager ? Nous avons dit et nous reviendrons sur cette idée, qu'il y a lieu de distinguer deux espèces de chapeaux : le chapeau-fret, et le chapeau-salaire ; le premier stipulé dans la charte-partie ou le connaissement, le second résultant de conventions intervenues entre le capitaine et l'armateur.

Il est certain que le chapeau stipulé dans la charte-partie doit compter dans le fret partageable ; en effet ce chapeau appartient à l'armateur, et si celui-ci le donne ensuite au capitaine, c'est par une convention particulière qui n'a aucun rapport avec le contrat d'affrètement (1).

Navigation au tiers-franc. — Certains engagements à profits éventuels sont conclus non plus entre l'équipage et l'armateur, mais entre le capitaine et l'armateur seulement. Ils sont assez fréquents dans la navigation au cabotage. Ce sont les engagements au tiers-franc et aux 5/8^e. Le premier se pratique un peu partout, aussi bien dans la Manche que dans la Méditerranée, mais le

(1) Marseille 12 novembre 1862 M. 62.1.320 et M. 20.2.97.

second est usité surtout à Nantes et dans l'Océan.

Dans la navigation au tiers-franc le capitaine garde les $\frac{2}{3}$ du montant du fret, à charge par lui de payer les frais de port, gages et vivres d'équipage, en un mot tout ce qui concerne la navigation. Avec le tiers restant l'armateur entretient son navire et paie son assurance (1).

b) Engagement aux 5/8. — Dans cet engagement la part du fret laissée au capitaine est des $\frac{5}{8}$.

En quoi ces conventions survenues entre le capitaine et l'armateur modifient-elles le recours que les tiers et particulièrement les matelots peuvent avoir contre ce dernier ?

L'armateur ne peut, par le compromis de navigation, se décharger de la responsabilité que la loi lui impose, et il reste toujours tenu des actes du capitaine. Ce compromis de navigation n'est pas opposable aux tiers qui ont traité avec le capitaine (2), à moins qu'ils n'aient en agissant connu les clauses de cet acte.

Notamment les matelots engagés à la part du fret par le capitaine qui voyage au tiers-franc ou aux $\frac{5}{8}$ n'en ont pas moins pour les parts qu'leur sont dues action sur le navire et contre l'armateur (3).

(1) Il y a souvent des clauses additionnelles à cet engagement ; par exemple : les frais dans les ports étrangers étant très élevés, si le navire fait un voyage à l'étranger, l'armateur contribue pour $\frac{1}{3}$ à ces frais.

(2) Ch. Lyon-Caen. *Examen doctrinal de la jurisprudence. Rev. critique* 1893 p. 275.

(3) Havre 28 novembre 1862. H. 67.2.50 Cassation 28 novembre 1866. H. 67.2.61.

L'armement, malgré le compromis de navigation qui met à la charge du capitaine la nourriture de l'équipage, reste responsable à l'égard des fournisseurs, à moins qu'on ne prouve que ceux-ci en aient eu connaissance (1).

(1) Saint-Nazaire 24 décembre 1891. N° 92.1.183; Havre, 16 novembre 1891. Droit des 4 et 5 janvier 1892. Nantes 9 juin 1876. N° 76.1.237; 25 juillet 1860. N° 60.1.272. 8 janvier 1876. N° 76.1.130.

CHAPITRE III

CIRCONSTANCES QUI DE LA VOLONTÉ DES PARTIES MODIFIENT LE DROIT AU SALAIRE.

§ 1^{er}. — **Rupture du voyage.** — Dans la navigation au profit ou au fret, le loyer gagné par le matelot étant très variable, et les conventions qui interviennent entre les parties, très diverses, il était impossible à la loi de fixer *a priori* quelle serait l'indemnité accordée au matelot dans des cas où, au contraire, elle a pu le faire avec précision quand il s'agissait de salaires fixes.

Il y a à tenir compte d'une foule d'éléments dont l'appréciation ne peut appartenir qu'aux tribunaux.

En cas de rupture, lorsqu'elle provient de la faute des chargeurs et que ceux-ci paient une indemnité, cette indemnité remplaçant le profit qui devait être retiré de l'expédition, doit être partagé dans les mêmes proportions que l'aurait été le fret entre l'armement et l'équipage (1).

Mais cette rupture au lieu de provenir de la faute de

(1) Lyon Caen et Renault *Traité*. V. n° 426. Demangeat IV 268. Boulay-Paty, II, 218. Cresp. I. 544.

l'affrètement peut résulter de celle du capitaine ou de l'armateur. En ce cas, la loi ne donne aucun élément d'appréciation, et la plus grande liberté est laissée aux tribunaux, qui régleront l'indemnité en se référant aux termes de l'article 1449 du Code civil (1).

§ 2. — **Prolongation ou raccourcissement du voyage.** — Le sort des loyers de ces gens de mer est lié intimement au résultat final de l'expédition quels qu'en soient les incidents.

Ces incidents ont pour conséquence de diminuer ou d'augmenter le bénéfice selon qu'ils auront prolongé ou raccourci le temps du voyage. Ils n'influeront ainsi qu'indirectement sur le salaire.

Les chances de la navigation sont communes aux matelots et à l'armateur, de telle sorte que les premiers doivent supporter avec les autres intéressés au bâtiment, le résultat de ces événements. Ils ne peuvent donc prétendre aucune indemnité, à moins que ce retard causé par un tiers n'ait donné lieu à des dommages-intérêts en faveur de l'armateur.

§ 3. — **Congédiement.** — Nous savons qu'au point de vue de l'indemnité qui peut être due en cas de congédiement, il y a à distinguer trois périodes : le congédiement avant la clôture du rôle d'équipage, pour lequel il n'est due aucune indemnité ; celui survenu après la clôture, qui donne droit à une indemnité égale au tiers des loyers, enfin celui

(1) Beaumont, 282. Cresp. *loc. cit.* Boistel, 4224. Lyon Caen et Renault, *loc. cit.*

qui est signifié pendant le voyage, et qui fait donner au matelot la totalité de ses loyers et ses frais de retour.

Comment ces trois règles s'appliquent-elles en matières d'engagement à profits éventuels ?

Pour le premier cas, pas de difficulté, le matelot n'a droit à aucune indemnité il sera seulement payé des journées employées à l'équipement du navire.

Pour le congédiement après la clôture, du rôle il est dû, disons-nous $\frac{1}{3}$ des loyers (art. 270) mais sur quoi se baser pour déterminer à quelle somme monte ce tiers ? pourra-t-on de suite faire le calcul des bénéfices probables à retirer de l'expédition, et en donner un tiers, ou devra-t-on attendre pour régler le marin la fin du voyage pour savoir ce qu'il aura rapporté ? Il faut, dit M. Cresp, attendre la fin du voyage (1). En effet, on risquerait de faire une appréciation très fausse en donnant une indemnité sans base certaine de calcul.

Quant à la troisième hypothèse, celle du congédiement après le départ, elle est également prévue par l'article 270 qui accorde au matelot la totalité des salaires qu'il aurait gagnés.

Le calcul de cette indemnité doit se faire de la façon suivante. Si le matelot n'a pas été remplacé, au moment du partage, la part des autres se trouve augmentée par cette absence qui, du reste leur a infligé un surcroît de travail ; il ne serait pas juste qu'on prit la quotité de cette part comme chiffre de l'indemnité due par l'armateur.

(1) I. p. 562.

On divisera donc le profit par le nombre de parts à distribuer, en comptant celle de l'homme congédié, et le chiffre obtenu sera celui de l'indemnité payée par le capitaine ou l'armateur sur les parts qui leur reviennent.

§ 4. — **Désertion, refus de service.** — Nous avons, à propos des engagements à salaires fixes, parlé longuement de la désertion et de la clause pénale, nous n'avons pas à y revenir spécialement à propos des engagements à profits éventuels, les considérations exprimées plus haut s'appliquant aussi bien aux deux matières.

CHAPITRE IV.

CAS DE FORCE MAJEURE QUI MODIFIENT LE DROIT AU SALAIRE.

§ 1. — **Rupture, prolongation ou raccourcissement du voyage.** — Nous avons déjà posé en principe, quelques lignes plus haut, que les matelots engagés à profits éventuels suivent le sort du navire et partagent les chances de la navigation ; nous en concluons donc immédiatement, qu'en cas de rupture ou retard, par suite de force majeure, aucune indemnité ne leur est due ; c'est ce que décide formellement l'article 257 : « *Si les matelots sont engagés au profit ou au fret, il ne leur est dû aucun dédommagement ni journées pour la rupture, le retardement ou la prolongation du voyage occasionnés par force majeure.* »

Le tribunal de commerce de Marseille a fait une très juste application de cette disposition de la loi, lorsqu'il a décidé, le 30 décembre 1829 (1), que les matelots, engagés à la part, qui, dans le cours du voyage, ont été obligés de faire de longs séjours dans des ports, pendant le règlement des avaries éprouvées par le navire, n'ont droit contre le capitaine, au retour de voyage, à aucune indem-

(1) M. 30. I. 245.

nité à raison du préjudice que ces séjours leur ont causé.

Spécialement, lorsque dans un *compromis de navigation* on engage le capitaine aux 3/8, si le voyage se trouve retardé par force majeure, le capitaine, non seulement ne peut réclamer aucune indemnité, mais doit lui-même les frais de nourriture et les gages pendant l'arrêt ou la relâche (1).

§ 2. — **Naufrage, déclaration d'innavigabilité.** — En cas de naufrage du navire, il y a lieu de distinguer entre les marins engagés au fret, et ceux engagés au profit.

Les premiers « *sont payés de leurs loyers seulement sur le fret, à proportion de celui que reçoit le capitaine.* » (article 260).

Cet article a pour but d'empêcher les marins d'exercer leurs droits sur les débris (2). Ils sont payés sur le fret total, s'il a été stipulé payable à tout événement, ou sur celui des marchandises sauvées, et le partage se fait entre eux et le capitaine, aux termes des conventions de leur engagement.

Mais une question se pose au cas où, à bord du même navire, se trouvent embarqués des marins engagés au fret et d'autres engagés au mois ou au voyage. Ces derniers ont un privilège sur le navire, ou ses débris, et sur le fret; et, avant la loi de 1885, leur privilège sur le fret de la marchandise sauvée n'était exercé que « *subsidiativement* »; étant donné que l'art. 258 ne reproduit plus ce mot,

(1) Nantes 29 février 1860 N. 60.1. 441.

(2) Cassation 20 février 1872. S. 72. 1. 364.

comment se répartissent sur le fret, en cas de naufrage, les droits des gens de mer engagés au mois ou au voyage d'une part, et ceux des marins engagés au fret, d'autre part.

Il a été soutenu que les marins engagés au fret primaient sur ce fret les marins engagés au mois ou au voyage, pour compenser l'avantage qu'ont-ceux ci de pouvoir exercer leur privilège sur les débris, (privilège cependant bien illusoire). Outre que cette solution ne s'appuie sur aucun texte, elle méconnaît, nous semble-t-il, les principes fondamentaux des deux engagements.

En effet, à l'égard des gens de mer engagés au mois, dès qu'il y a fret (1), ils peuvent exercer leur privilège tant qu'ils ne sont pas remplis de leur créance. Peu leur importe qu'une convention survenue entre l'armateur et d'autres matelots ait attribué à ceux-ci une partie du fret : cette convention est à leur égard *res inter alios acta*.

La situation des deux matelots n'est pas la même ; l'un a stipulé un salaire fixe sans vouloir courir les chances de la navigation, salaire qui a pour garantie le navire et le fret ; l'autre a consenti au contraire, à courir ces chances, et ne touchera un salaire que si, les dépenses payées, il reste un fret ; son droit est donc moins direct que celui du premier, qui doit être préféré, en vertu des principes mêmes de l'engagement.

(1) Nous verrons plus loin qu'à l'égard des matelots il y a toujours fret dès qu'il y a marchandise transportée, quelles que soient les conventions entre l'armateur et l'affrèteur.

On objectera, peut-être encore, que les matelots engagés au fret ont un privilège pour leur part de fret qui est un salaire, au même titre que celui des matelots engagés au mois ; mais pour qu'il soit possible d'exercer privilège, il faut que déduction faite des frais il reste un fret.

En ce qui concerne les matelots engagés au profit, l'article 260 n'en parle pas, alors qu'ailleurs le code les met sur le même pied que les marins engagés au fret, (art. 257-265) mais ici la différence de situation est logique ; il est peu probable qu'au cas de naufrage, il y ait profit retiré de l'expédition.

« Quant aux matelots engagés à la part du profit, disait Valin, ils n'ont rien à prétendre ni sur les débris du navire, ni sur le fret des marchandises : et cela est évident, puisqu'ici toute idée de profit disparaît ; à moins qu'on ne sauve quelque partie de la chose dans laquelle ils ont part, auquel cas, leur droit se borne à en demander le partage ».

§ 3. — **Mort du matelot.** — Pour le cas de mort du matelot, la loi de 1885 a apporté des modifications assez graves à la rédaction de l'art 265 ; d'après le Code, lorsque le matelot mourait le voyage commencé, ses héritiers avaient droit à toute sa part comme s'il avait achevé l'expédition.

Cette décision était rigoureuse à l'égard de l'armateur, et surtout des autres matelots, qui, ayant fourni leurs services pendant toute la traversée, voyaient une portion de leurs salaires profiter aux héritiers d'un homme qui

n'avait peut-être travaillé que fort peu de temps. Il y avait là une injustice que le législateur a réparée.

Quand il s'agit d'un voyage d'aller, ou d'aller et retour, la solution est la même que pour les engagements à salaires fixes; c'est-à-dire que le matelot aura sa part entière s'il meurt après le voyage commencé, dans le premier cas, ou en revenant dans le second; il n'aura que la moitié de sa part s'il meurt pendant le voyage d'aller ou au port d'arrivée.

Un paragraphe spécial vise les campagnes de pêche. « *Pour les opérations de la grande pêche, la moitié de ses loyers ou de sa part est due s'il meurt pendant la première moitié de la campagne; la totalité s'il meurt pendant la seconde moitié.* »

TROISIÈME PARTIE

Mesures ayant pour but de protéger le matelot
et d'assurer la fidèle exécution du contrat.

Nous diviserons cette partie de notre travail en deux sections :

Dans la première, nous traiterons des protections purement pécuniaires, c'est-à-dire de celles qui sont destinées à garantir le paiement des salaires : Sous cette rubrique nous placerons la protection administrative dérivant de l'intervention du commissaire de l'Inscription maritime ; nous verrons où et quand se fait le paiement, qui en est tenu, quelles sûretés réelles en garantissent l'exécution ; enfin nous étudierons la prescription spéciale de l'article 433.

Passant à l'examen des protections indirectes, nous traiterons de l'insaisissabilité, des loyers, de la prohibition d'emprunter, et nous terminerons par le commentaire de l'art. 334 modifié par la loi du 12 août 1885 qui autorise l'assurance des loyers.

Notre seconde section sera consacrée à la protection

accordée au matelot lui-même, que l'État soigne comme sa chose, en vertu de cette idée développée ailleurs, que l'homme est seulement prêté à la marine du commerce (1). Nous verrons les obligations imposées à l'armateur en ce qui concerne la façon dont on doit nourrir le matelot, et les soins auxquels l'armement est tenu quand il tombe malade ou est blessé au service du navire. Nous terminerons enfin par l'étude du rapatriement et de la conduite, mesures destinées à ne pas laisser le français à l'étranger ou loin de chez lui.

(1) Jugements de Montpellier 22 mai 1867, H. 68.2.84 2 juillet 1868 H. 68.2.227.

SECTION I

DE LA PROTECTION DES SALAIRES

CHAPITRE I

DE L'INTERVENTION DU COMMISSAIRE DE L'INSCRIPTION MARITIME

§ 1. — **Intervention officieuse du commissaire.** — Le commissaire de l'inscription maritime qui est intervenu lors de la conclusion du contrat pour le constater, le suit dans toutes ses phases, jusqu'à sa dissolution, et rien ne peut être fait sans son intervention.

Placé entre l'armateur et le matelot il joue un rôle de conciliateur, et surtout de tuteur de ce dernier ; en dehors des pouvoirs qui lui sont conférés par le gouvernement, il a une autorité morale incontestable, qui donne à son intervention une grande valeur. Les circulaires ministérielles d'ailleurs recommandent aux commissaires de faire usage de l'ascendant qu'ils peuvent avoir (1).

On a quelquefois voulu contester l'utilité de cette tutelle

(1) Voir notamment les circulaires du 22 mars 1862, B. O. 62. 1. 320 et du 2 mai 1884. B. O. 84. 1. 836.

officieuse, mais ceux qui connaissent les populations maritimes en comprennent la nécessité. Au reste, si l'on veut bien se rappeler que ces hommes qui ont une vie des plus rude, peuvent se trouver tout à coup à la tête d'un pécule relativement important, au milieu de gens qui sont à le guetter à la porte du commisariat pour l'exploiter ou même lui voler son argent (1); si l'on réfléchit que cet homme à terre pendant quelques jours se trouvant riche, se laissera nécessairement aller à tous ses mauvais penchants, on comprendra qu'il est de toute nécessité qu'il trouve en face de lui un fonctionnaire, qui le protège contre lui-même, contre sa faiblesse, sa naïveté, son insouciance, et l'empêche dans la mesure du possible, de gaspiller un argent péniblement gagné et que sa famille attendrait en vain.

Il est du devoir des commissaires, et ils n'y manqueront jamais, de chercher à obtenir, quand une campagne doit être longue, que les matelots souscrivent au profit de leurs familles des délégations, et que l'armateur de son côté s'oblige à servir ces délégations aux époques convenues. Ce sont des acomptes sur le salaire qui permettront au marin de ne pas laisser sa famille dans le besoin jusqu'au jour lointain peut-être, où le voyage s'achèvera. Ces délégations sont réglementées par l'arrêté du 22 mars

(2) Nous avons pu constater nous-mêmes que cette exploitation existe absolument organisée dans beaucoup de nos ports. On donne dans le monde maritime le nom bien significatif de « *Requins* » à ceux qui la pratiquent. Nous pourrions citer des Jugements correctionnels nombreux condamnant des individus pour avoir enivré ou endormi des matelots pour les mieux voler ensuite.

1862 (1), mais cet arrêté ne nous semble avoir que le caractère d'un règlement intérieur. Ses dispositions ne sont pas obligatoires pour les tiers qui ne sont tenus que par le libre consentement qu'ils auront donné à la convention (2).

Ainsi donc, pour qu'aux époques fixées, ce paiement puisse être exigé par le délégataire ou le commissaire de l'inscription maritime, il faut que le matelot et l'armateur aient préalablement acquiescé à la combinaison.

Voilà pour l'intervention officieuse du commissaire.

A côté de cette intervention officieuse du commissaire, nous trouvons une autre intervention officielle et strictement obligatoire. Le matelot embarqué, rien ne peut se faire sans cet administrateur, et il intervient à tous les actes qui intéressent l'homme de mer.

L'armateur et le marin ne peuvent rien modifier à leurs conventions, ne peuvent même en constater l'exécution sans lui. Ce qui est fait hors de sa présence est nul, et il est ainsi le témoin obligé de toutes les phases du contrat.

Tel est le principe général, principe rigoureux dont l'observation est strictement exigée.

§ 2. — **Quand et comment se paie le salaire.** — Le paiement du salaire des matelots présente cette particularité de ne pas être libre, et d'être soumis pour sa validité à une série de règles impératives qui lui donnent un caractère spécial.

(1) B. O. 62. 1. 320.

(2) Fournier III p. 163, note.

L'obligation de l'armateur de payer résulte du contrat, elle ne présente pas en elle-même à l'étude un intérêt particulier, mais la question devient toute autre, lorsqu'on examine les dispositions édictées par le législateur pour assurer l'exécution de cette obligation.

C'est pourquoi nous avons placé cette matière dans cette troisième partie, qui traite des mesures de protection, parce qu'elle donne lieu aux mesures les plus sévères et les plus efficaces.

M. Desjardins nous dit, dans son *Traité de droit commercial maritime* (1) à propos des salaires, que les règles édictées pour en réglementer le paiement sont lettre-morte, et qu'il s'est lui-même assuré qu'on n'obéit pas à la loi.

En ce qui concerne les règles les plus importantes, les règles primordiales, nous nous sommes assurés près d'armateurs qui font naviguer depuis longtemps, et auprès de commissaires de la marine, que ces règles sont au contraire observées de la façon la plus stricte.

a) *Comment se fait le paiement.* — Tout paiement à titre d'avance ou de solde définitif, doit être fait devant le commissaire de l'inscription maritime (1), et n'est valable que dans ces conditions. Un paiement direct au matelot peut être déclaré nul, et l'armateur condamné à payer à nouveau (2).

(1) T. III n° 866.

(1) Nous employons pour plus de simplicité le mot *commissaire* ou *administration de la marine*, mais les mêmes solutions doivent être adoptées quand les formalités sont remplies devant le consul à l'étranger.

(2) *Contra* Lyon-Caen et Renault, *Traité*. V. n° 374.

Cette règle, toute exorbitante qu'elle puisse paraître au premier abord se justifie facilement (1).

Il faut se rappeler que le commissaire a à effectuer une retenue sur les salaires au profit de la caisse des invalides, qu'ainsi donc il a intérêt, pour empêcher qu'elle soit frustrée, à exiger que le paiement se fasse devant lui ; qu'aux termes de l'article 192 § 4 du Code de Commerce (2), les créances de salaires ne sont valablement justifiées que par les rôles d'armement et de désarmement qui sont établis par le commissaire de l'inscription maritime. Enfin, en un mot, il est incontestable qu'en donnant à l'administration de la marine la mission de veiller à l'exécution des prescriptions, des décrets et ordonnances, ces décrets et ordonnances, l'ont nécessairement autorisée à user des moyens nécessaires pour y parvenir, dont le plus efficace et en même temps le plus logique, est le paiement effectué sous son contrôle et en sa présence.

Cette obligation de payer devant le commissaire est d'ordre public, et les armateurs y acquiescent indirectement en signant le rôle d'équipage.

Elle résulte de l'Arrêt du 19 janvier 1734 ; des Ordonnances du 31 octobre 1784, du 1^{er} novembre 1745 et du 9 octobre 1837 (3).

C'est ainsi que le commissaire peut soutenir le marin dans sa résistance contre des retenues ou des saisies irrégulières.

(1) Jugement du Tribunal de St-Valéry-en-Caux, 2 février 1886. B. O. 86. 1. 589.

(2) Tribunal de Commerce de Paris 7 décembre 1864, B. O. 66. 1. 130.

(3) Fournier III, p. 164.

gulières et agir utilement pour qu'il fasse bon emploi de son pécule.

Nous devons avouer cependant que nous avons contre nous l'autorité de la Cour de Cassation qui par un arrêt du 11 mars 1892 (1) n'a pas admis la nullité d'un paiement fait en dehors du commissaire.

« Attendu, dit cet arrêt, que l'ordonnance de 1745 ne vise que les prêts faits en cours de voyage par des officiers ou des matelots aux autres gens de mer, et non le paiement des salaires à ceux-ci, quelle est donc sans application dans l'espèce ;

Attendu que l'ordonnance de 1728 interdit aux capitaines de donner aux matelots des acomptes dans les pays étrangers ou dans les ports de France où ils relachent si ce n'est du consentement des consuls ou des commissaires, mais qu'en cas d'infraction elle prononce une amende de 60 livres, et non la nullité de paiement... » (2).

Nous avons tenu à rapporter les considérants sur lesquels la cour suprême s'est basée ; nous avons justifié plus haut notre opinion, et nous estimons qu'elle n'est nullement entamée par cette décision dont le résultat serait d'arriver à rendre inutile l'intervention du commissaire, et toute la tutelle de la marine.

Nous croyons, en effet, que l'amende n'est pas une sanction suffisante ; d'ailleurs elle ne vise que les avances faites sans l'intervention du commissaire, et non la liquida-

(1) H. 92. 2. 131.

(2) Voir dans la *Revue critique* de 1893, p. 276 un article de M. Ch. Lyon-Caen relatant cet arrêt et approuvant cette jurisprudence.

tion du solde définitif. Si même, nous admettions la théorie de la Cour de Cassation, et si nous considérons l'armateur comme valablement libéré envers l'équipage, il nous semble impossible de soutenir que le paiement sera opposable à l'administration de la marine, créancière de la retenue qu'elle doit effectuer au profit de la caisse des invalides.

A quelle époque les salaires sont-ils payés à l'équipage ? L'armateur n'est tenu de les solder qu'à l'époque de la revue de désarmement (1).

Il ne suffit pas, en effet, que le voyage soit achevé, ou que le temps pour lequel l'engagement a été conclu soit expiré ; il faut en outre que le commissaire passe la revue, voit le rôle d'équipage, contrôle les faits qui y sont consignés, et soit ainsi à même de constater si le paiement est régulier (2).

Ce paiement fait seulement au désarmement du rôle, peut laisser accumuler contre l'armateur une créance très considérable, créance qui court les risques de la solvabilité de ce dernier ; aussi peut-il être stipulé dans le contrat d'autres époques de paiement.

Mais ces paiements partiels ne sont jamais que des

(1) Lyon-Caen et Renault *Précis* II 4709 Fournier III p. 464.

(2) Lorsque le matelot ne se présente pas à la revue de désarmement pour toucher ses salaires, ils sont remis au trésorier des invalides qui les fait parvenir au trésorier du quartier dans lequel il est inscrit. Ces salaires restent pendant 30 ans à sa disposition où à celle de ses héritiers ; faute de réclamation dans ce délai, ils sont acquis à la caisse des invalides.

avances, et la liquidation définitive des salaires ne peut avoir lieu qu'à la revue de désarmement.

L'arrêté de 1862 dont nous avons parlé plus haut prescrit dans son article 4 :

« Lorsqu'il sera parvenu dans une colonie française, ou dans un port étranger résidence d'un consul ou d'un vice-consul de France, tout capitaine d'un navire armé au long-cours, qui voudra se faire réexpédier pour une colonie française ou un port étranger, devra faire régler par l'autorité compétente les salaires des hommes composant son équipage, jusqu'au jour où il réclamera son rôle pour reprendre la mer.

« Il sera tenu de remettre le montant de ces salaires entre les mains du commissaire de l'inscription maritime du consul ou du vice-consul, au moyen d'une traite tirée sur son armateur, à l'ordre du trésorier des invalides de la marine, du port d'armement du navire. »

L'application de cette disposition a soulevé de la part des armateurs de nombreuses réclamations ; en effet on les obligeait à déboursier le prix des loyers à un moment où eux-mêmes n'avaient encore rien reçu des affréteurs ; mais nous avons dit plus haut que nous pensions que cet arrêté n'avait que le caractère d'un règlement intérieur, et que ses dispositions n'avaient de valeur obligatoire qu'autant que les parties les avaient consenties.

En ce qui concerne les matelots débarqués en cours de voyage, il serait injuste de leur faire attendre pour la liquidation de leurs salaires le désarmement du rôle, et de leur laisser courir les risques de la navigation qui a lieu postérieurement à l'époque à laquelle ils ont quitté

le service du navire. Aussi peut-on les solder au débarquement en présence de l'autorité maritime qui porte sur le rôle : *débarqué et payé* ; autrement leurs salaires sont versés à la caisse des invalides de la marine, au désarmement du rôle.

Nous arrivons maintenant à l'étude de certaines dispositions qui, devenues inutiles actuellement, sont tombées en désuétude. Ce sont ces dispositions dont M. Desjardins a probablement constaté la non-application. Une circulaire du 24 février 1860 prescrit aux commissaires de ne pas les appliquer ; on ne se heurte donc pas, comme le dit cet auteur, à la négligence ou la mauvaise volonté des armateurs.

L'article 3 de la déclaration du 18 décembre 1728 (2), et l'arrêt du conseil du 19 janvier 1734 (3) obligeaient les capitaines des bâtiments de commerce, quand ils désarmaient leur navire dans des ports autres que ceux où ils

(1) En *Allemagne*, article 36 de la loi de 1872, les marins peuvent se faire payer des loyers échus dans le premier port où le navire est déchargé totalement ou pour la plus grande partie, pourvu qu'il y eût plus de 6 mois depuis la revue de départ ; 6 mois après ce paiement ils peuvent réclamer la moitié des loyers courus depuis.

En *Hollande*, les marins doivent-être payés, (art. 447) dans les 24 heures de la fin de leur voyage, sauf une indemnité fixée par jour de retard. (art. 448-449) Le capitaine ne peut avancer aux matelots plus d'un tiers des loyers.

En *Danemark*, (art. 96 du code maritime) le marin peut demander des avances, mais le capitaine peut retenir un tiers des loyers jusqu'au jour du congédiement.

(2) Valin. I. p. 714.

(3) *op. cit.* p. 766.

étaient armés, ou quand ils débarquaient des hommes en cours de voyage, à verser les salaires dont l'armement était redevable entre les mains des commissaires, qui les faisaient parvenir au quartier d'inscription des marins.

Ces prescriptions avaient principalement pour but d'assurer l'existence des familles des gens de mer, en mettant ceux-ci dans l'impossibilité de consommer leurs loyers en dépenses inutiles. Mais si l'application de la déclaration de 1728 et l'arrêt de 1734 permettaient d'atteindre ce but, alors que les hommes rentrant au port d'armement du navire se trouvaient presque toujours ramenés ainsi dans leur quartier d'inscription, il n'en est plus de même aujourd'hui, où les équipages des navires de commerce naviguant au long-cours et au cabotage sont composés la plupart du temps de marins de localités diverses.

Par suite, le retour d'un bâtiment à son port d'armement, laisse beaucoup de marins éloignés de leurs foyers, de sorte qu'il n'y pas a moins d'inconvénients à payer les hommes directement dans le port d'armement même, qu'il n'y en aurait à le faire dans tout autre port où désarmerait le navire.

Le mode de paiement ordonné par les deux actes rappelés plus haut manquerait donc très souvent d'efficacité, et il ne semblerait ni juste, ni utile d'en généraliser l'application ; les marins célibataires, non soutiens de famille ne pouvant à cet égard être traités comme les hommes mariés ou ayant des parents à leur charge.

Se basant sur ces motifs, la circulaire du Ministre de la marine aux commissaires, se termine par ces mots :

« Je ne vous prescrirai donc pas la stricte exécution de

la déclaration de 1728, et de l'arrêt de 1734 qui ne répondent plus aux besoins de notre époque. Je me borne à vous recommander d'user de toute votre influence, de toute l'autorité morale que vous exercez sur les gens de mer, pour inciter ceux d'entre eux qui sont mariés ou soutiens de famille, à ne toucher qu'une partie de leurs salaires dans le port de désarmement du navire sur lequel ils étaient embarqués, et à envoyer le reste dans leurs quartiers respectifs » (1).

On comprend d'ailleurs qu'il serait exorbitant d'obliger les hommes à retourner dans leur quartier d'inscription, alors que le plus souvent sur place ils retrouveront facilement un embarquement immédiat.

On voit donc que si la règle dont nous venons de parler n'est pas appliquée, c'est par un ordre supérieur ; il a été jugé, avec raison, qu'elle n'était plus en rapport avec les nécessités actuelles.

b) *Des Avancés*. — Les matelots ne peuvent souvent pas attendre la fin de la campagne pour toucher leurs salaires : ils ont besoin d'argent même avant le départ pour s'équiper et acheter leur « sac » (2). Un matelot qui voudrait faire du service sans avoir un équipement complet ne le pourrait certes pas ; il ne résisterait pas au froid de la nuit, et serait mouillé à chaque coup de mer s'il n'était vêtu d'une façon spéciale.

(1) B. O. 60. 1. 131.

(2) On appelle *sac*, une espèce de grand sac en toile à voile dans lequel les matelots mettent leurs effets de mer et, par extension, ces effets eux-mêmes.

Il a donc besoin d'argent avant son départ, car il ne faut pas compter qu'en homme prudent, il ait économisé sur un voyage précédent pour racheter ce qui lui est nécessaire.

Généralement, et cet usage a toujours existé, au moment de l'engagement, l'armateur donne une avance aux marins.

Quelques auteurs se sont demandé si l'on pouvait faire des avances; il nous semble que la question ne fait aucun doute : le Code de commerce en admet la légalité art. 238 § 3, et l'article 252 semble dire que c'est une chose habituelle. Mais pour tout ce qui concerne le salaire des matelots, rien ne peut se passer en dehors du commissaire ou du consul, et les avances ne sont valablement versées et imputables sur les loyers (1), qu'à condition d'être versées en présence d'un de ces fonctionnaires, et apostillées sur le rôle d'équipage(2).

Plusieurs dispositions réglementaires se sont occupées de la façon dont elle doivent être inscrites ; nous pouvons citer la déclaration de 1728, l'arrêt de 1734 , l'ordonnance de 1742, le règlement de 1759, l'ordonnance du 29 octobre 1833.

(1) Nous verrons dans l'Annexe II un cas d'engagement à profits éventuels, dans lequel les avances [ne sont pas imputable sur les loyers.

(2) Il peut arriver que le capitaine soit conduit à faire des avances dans un lieu où il n'y ait pas d'autorité française ; en ce cas, il a le devoir d'en opérer la mention sur le livre de bord, de la faire signer par l'intéressé, et, à défaut par deux des principaux de l'équipage, et de les certifier. (Circulaire du 12 août 1836.)

Nous savons qu'en cas de rupture du voyage, avant le départ, (art. 252) par le fait du propriétaire, les avances sont gardées par le matelot à titre d'indemnité; de même, (art. 258) en cas de naufrage du navire il n'a pas à les restituer; on peut les considérer comme une prime d'engagement, acquise aussitôt au matelot, mais qui reprend le caractère de salaires dès que le matelot gagne des loyers au delà de ces avances (1).

Ainsi, même en cas d'engagement au profit, on admet que, quel que soit le résultat de l'expédition, les matelots n'auront pas à rendre ce qu'ils ont reçu d'avance (1).

c) *Du droit de l'Administration d'agir en justice.* — Le rôle que joue l'Administration de la marine, en vue de protéger les intérêts des matelots, ne se borne pas au simple rôle de témoin. Elle peut agir au nom des gens de mer pour faire sauvegarder leurs droits ou ceux de leurs héritiers; elle a droit et qualité pour actionner l'armateur en paiement des salaires et loyers dûs aux gens de l'équipage, et ce, en vertu d'un droit propre lui appartenant comme mandataire légal desdits marins et leur devant une protection tutélaire (2). Ce droit lui appartient encore à cause de la retenue qu'elle est appelée à exercer pour la caisse des invalides de la marine sur les salaires de ces marins.

(1) Boulay-Paty, II. p. 221. Bedarride II. § 591. Demangeat IV. p. 277.

(2) La jurisprudence est absolument constante en ce sens; citons notamment: Rennes 17 mai 1858. N. 59. 1. 45. Nantes 14 août 1858. N. 59. 1. 58. Rennes 9 juillet 1860. N. 60. 1. 356. Rennes 30 août 1866. N. 67 1. 33. Rouen 2 août 1873. N. 73. 2. 97. Vannes 25 juin 1875. N. 75. 1. 203.

Les décisions rendues peuvent lui porter préjudice, et, par ce motif, on reconnaît qu'elle a le droit de former opposition aux jugements dans lesquels elle n'a pas figuré (1).

Il a cependant été soutenu que l'administration de la marine n'exerce pas un droit propre, qu'elle fait seulement valoir les droits des marins dans l'intérêt desquels elle agit (2).

Nous ferons remarquer que si elle agit au nom des marins, elle agit aussi dans son intérêt propre pour sauvegarder la retenue de la caisse des invalides, et l'encaissement des salaires qui, s'ils ne sont pas réclamés dans les 30 ans par les marins ou leurs héritiers appartiennent à cette caisse.

Il est cependant certain que, comme l'administration exerce un droit né dans la personne des matelots, les exceptions qui étaient opposables à ces derniers, lui sont également opposables à elle-même.

Pourtant l'inaction des marins ne pourrait être opposée à la demande de la Marine par l'armateur comme une fin de non-recevoir (3).

En effet, le commissaire est le mandataire légal des marins, qui ne peuvent ni le désavouer, ni déterminer les limites de son action; il leur est imposé dans un but de

(1) Lyon-Caen et Renault. *Traité* V. n° 376. Cassation 20 novembre 1860. D. 61.1.5.

(2) Cassation 20 mai 1857 D. 57.1.249. Rouen, 24 décembre 1879 H. 80.1. 35. Cresp. I, p. 483. Desjardins III, n° 641. Lyon-Caen et Renault, *loc. cit.*

(3) Rouen, 24 décembre 1879. M. 80.2.23.

protection qui ne saurait être atteint si ses pouvoirs pouvaient être restreints par ceux-là mêmes qu'il a pour mission de défendre et de protéger contre leur ignorance, leur faiblesse ou leurs entraînements et l'abus qui pourrait en être fait (1).

(1) Saint Valéry-en-Caux 2 février 1886. B. O. 86.4.589.

CHAPITRE II

PERSONNES TENUES DU PAIEMENT, ET GARANTIES AFFECTÉES A SON EXÉCUTION

§ 1. — Qui est personnellement tenu ?

a) De l'obligation des armateurs et des propriétaires.

— A qui incombe la charge du paiement, et quelles sont les garanties réelles qui assurent son exécution ?

Les personnes obligées de solder les salaires sont :

1° L'armateur qui a engagé l'équipage ou commis le capitaine (art. 2092, 2093, 1978. C. civ.) (1).

2° Le propriétaire inscrit sur l'acte de francisation (art. 216, C. co.), qu'il ait ou non concouru à l'engagement (2).

Leur obligation à tous deux est personnelle et absolue ; elle dérive du contrat d'engagement, et ne dépend nullement du fait de la réalisation d'un fret (3).

Les armateurs et les propriétaires sont solidairement

(1) Fournier III, p. 173.

(2) Rennes 31 octobre 1860. B. O. 60.2.353. Cassation 13 mars 1804. B. O. 66.4.123. Rennes 4 août 1874. B. O. 74.2.232. Circulaire du 23 juin 1873. B. O. 73.1.870.

(3) 5 octobre 1868, B. O. 68.2.477. — 9 août 1877. B. O. 77.2.142. Cass. 10 juin 1879. B. O. 80.1.405.

obligés (1); il y a toutefois un cas dans lequel le salaire des matelots n'est pas à leur seule charge. Lorsque le marin est tué en défendant le navire, il faut considérer les conséquences pécuniaires de cette mort comme une sorte d'avarie commune (2). Les loyers dus seront donc supportés par le navire et la cargaison; mais il n'est question en cette circonstance que des loyers dus à titre d'indemnité, c'est-à-dire de ceux qui ont couru après la mort. Cette solution n'est pas expressément contenue dans le code, mais elle résulte des principes généraux et concorde avec les dispositions des articles 263 et 268 (3).

b) *De la faculté d'abandon.* — L'article 216 peut être invoqué en cette matière, et le propriétaire a la faculté de se libérer, par l'abandon du navire et du fret (2), de l'obligation de payer les salaires, si le capitaine seul a contracté. Il faut pour se prévaloir de cette disposition de faveur, que le propriétaire n'ait pas concouru même implicitement à l'engagement; et il est censé y avoir pris part quand le contrat a été conclu au lieu de sa demeure, ou de celle de son fondé de pouvoir (3).

(1) Art. 1217, 1222. C. civ. art. 22. C. co. Circulaire du 25 février 1874. B. O. 74.1.280. Cass. 27 février 1877. 3.77. 1.209. note de M. Ch. Lyon-Caen.

(2) Lyon-Caen et Renault *Traité* V. n° 468.

(3) Cette solution était celle de Valin.

(2) Desjardins, II. p. 78, Cresp. I. p. 628. Valroger, II. 258. Filleau, dit qu'on ne peut jamais faire l'abandon.

(3) Lyon-Caen et Renault. *op. cit.* n° 371.

Ainsi lorsque l'engagement est fait au lieu de la demeure du propriétaire, son concours est présumé (1), (art 223. C. co).

Il peut se faire pourtant que le propriétaire n'ait pas participé au choix des gens de l'équipage, mais les gens de mer peuvent ne pas connaître cette circonstance.

« Par cela seul qu'ils sont engagés au lieu de la demeure du propriétaire, ils doivent croire à la participation de celui-ci (2) ».

Il est donc hors de doute que si l'armateur a signé le rôle d'équipage, il a contracté une obligation personnelle dont il est tenu sur ses biens meubles et immeubles, présents et à venir, et dont il ne peut se libérer par l'abandon (1).

Mais si dans certains cas, l'abandon peut-être opposé aux matelots il ne le sera jamais au capitaine qui a traité directement avec l'armateur (2).

(1) Circulaire du 27 septembre 1839. B. O. 59.2.319 ; Havre, 12 juillet 1861. B. O. 61.2.65 ; Marseille 17 janvier 1862. B.O.62. 1. 56 ; 13 mars 1863. B.O. 63.1.113 ; 7 août 1863. B.O. 63.2.85 ; 31 octobre 1866. B.O. 66. 2. 359 ; 17 juillet 1874. B.O. 74. 2.220. Filleau p. 79. Alauzet V. n° 1712. Caumont. *Abandon*. n° 65.

(2) Lyon-Caen et Renault. *Précis* II. p. 63. Cependant Desjardins, II. n. 78 ; Cresp. I. p. 628. disent que le propriétaire ne peut abandonner que s'il n'a réellement pas participé à l'engagement.

(1) Rennes 9 juillet 1860. N. 60. 1. 350. Nantes 11 août 1869. N. 69. 1. 407. Rouen 18 juillet 1873. N. 73. 2. 107 ; 2 août 1873. N. 73. 2. 97 ; Aix 23 mars 1886 N. 86. 2. 190.

(2) Rennes 30 juillet 1878. B. O. 78. 2. 738.

En toute autre circonstance, quand l'armateur se libère par l'abandon, c'est le fret net qu'il doit abandonner (3) c'est-à-dire le fret sans la déduction des dépenses qu'il est destiné à supporter. Le propriétaire ne peut être tenu d'abandonner le fret brut et de payer ensuite les dépenses de la navigation qui en sont une charge (4).

Mais ici précisément, l'armateur en abandonnant le fret, veut se libérer d'une de ces charges ; on ne comprendrait donc pas que retenant sur ce fret la somme due à l'équipage, il se libérât envers celui-ci en lui abandonnant le fret net.

Il garderait donc par devers lui les loyers dus.

Ainsi en ce cas, l'abandon a ceci de particulier, qu'au lieu de consister dans le fret net, il comprendra le fret brut, parce qu'il est fait pour le paiement d'une mise-dehors (2).

(Arrêt de la Cour de Cassation du 18 avril 1872).

Quel fret doit être abandonné ? Il est évident que ce n'est pas seulement le dernier fret mais tous les frets gagnés depuis la confection du rôle. C'est sur ces frets que les marins auraient du être payés, et il serait trop simple

(3) Lyon-Caen et Renault *Précis* II, p. 1668.

(1) Lyon-Caen et Renault, *loc. cit.*, Cresp. T. 621. Desjardins II, n° 289. Boistel n. 1189. Cassation 18 avril 1872. O. 72. 1. 183.

(2) Il est certain que l'armateur ne peut pas retenir sur le fret brut la somme nécessaire pour payer les autres mises dehors ; ce serait créer en faveur des autres fournisseurs un privilège sur le fret, alors qu'au contraire c'est en faveur des marins que le privilège existe.

pour un armateur après avoir encaissé les frets précédents, de se libérer en abondonnant une somme minime (1).

c) *Valeur de la clause mettant le paiement des salaires à la charge du capitaine.* — Il peut arriver que par suite de conventions intervenues entre l'armateur et le capitaine, (par exemple dans le compromis de navigation engageant le capitaine aux 5/8) les loyers des gens de l'équipage soient mis au compte de ce dernier : l'armateur sera-t-il libéré envers les matelots, et ne pourra-t-il pas être poursuivi en paiement par eux ?

Nous avons déjà dit ailleurs que cette question ne nous semblait pas douteuse. Le compromis étant *res inter alios acta*, demeure étranger aux marins et à l'Administration de la marine qui les représente, et malgré cette convention, l'armateur ne peut refuser le paiement des loyers de l'équipage (1).

Nous allons voir que les marins ont un privilège sur le navire et le fret ; mais l'armateur ne peut leur opposer le défaut d'exercice de ce privilège comme fin de non recevoir à l'action personnelle qu'ils dirigeraient contre lui.

Ainsi l'a décidé la cour de Rouen dans son arrêt du 2 août 1873 (1).

(1) Rennes 30 août 1866. H. 67. 2. 130.

(1) Nantes 20 août 1864. N. 64, 1, 210.

(1) M. 73. 2. 73. Nantes 14 février 1874. M. 74. 1. 180. L'espèce était la suivante : les matelots avaient laissé vendre à l'étranger le navire sans réclamer leur paiement par privilège sur le prix de vente, et l'armateur opposant aux matelots leur négligence voulait se prétendre libéré.

§ 2. — **Prescription spéciale de l'article 433 du Code de commerce.** — Dans le but de liquider rapidement tout ce qui concerne la navigation, et de ne pas nuire à la célérité qu'exigent les affaires, le Code, article 433, a édicté un certain nombre de courtes prescriptions. Notamment les actions pour les gages et loyers des gens de mer se prescrivent par un an. Sous ce mot de loyers nous comprenons également les parts attribuées aux gens de mer engagés à profits éventuels ; cela résulte de l'idée que nous les avons considérées comme des salaires.

a) *Quand commence le délai d'un an ?* — L'article 433 répond : « *un an après le voyage fini* ».

Nous avons dit plus haut (1^{re} partie. Chapitre V) quand le voyage était considéré comme terminé.

Il s'est pourtant élevé des difficultés sur le point de départ de cette prescription au cas où le navire aurait fait naufrage.

On a dit qu'en ce cas, la prescription courait du jour du naufrage, et la Cour de Cassation a deux fois sanctionné cette doctrine (1).

Un autre système a fait eourir la prescription du jour où l'administration avait eu connaissance de la fin du voyage où de l'événement qui en a amené la fin anticipée (2).

Aucun de ces systèmes n'est satisfaisant car aucun d'eux n'est d'accord avec les principes.

(1) Cass. 28 novembre 1866. D. 67.1.225. 16 juillet 1860. D. 60.1.461. Marseille 30 juillet 1862. M. 62.1.209.

(2) Rennes 30 août 1866. M. 67.2.93.

La prescription doit courir à partir du jour du désarmement (1).

Cela résulte d'abord de la définition que nous avons donnée précédemment du mot « voyage » qu'il faut entendre non comme voyage effectif, mais comme temps compris entre la revue d'armement et le désarmement du rôle.

Avant le désarmement du rôle, la créance du matelot n'est ni liquide, ni exigible ; l'engagement pris par l'armateur de ne payer les salaires qu'après le désarmement définitif du rôle d'équipage, crée pour le marin une créance à terme (art. 2257 C. civ.) contre laquelle la prescription ne peut courir que du jour où ce terme est arrivé. La prescription de l'article 433 ne peut donc courir contre la réclamation des matelots qu'à partir du jour où le rôle a été arrêté (2).

Cette solution a l'avantage de donner un point de départ unique dans toutes les circonstances.

Quand un homme déserte, ou est débarqué pendant le voyage, le paiement ne peut-être exigé par lui avant le désarmement, la prescription ne peut atteindre son droit avant cette date.

En cas de perte par suite de défaut de nouvelles, il y a lieu au profit des héritiers à une liquidation des salaires attribués aux matelots (art. 258). Cette liquidation faite par la marine, correspond au désarmement du rôle, et, c'est à partir de cette date que commence le délai d'un an. Ce

(1) Circulaire du 13 mars 1863. B. O. 63.1.43.

(2) Circulaire du 26 juin 1889. B. O. 89.1.209. Arrêt de la Cour de Rouen. 12 août 63. B. O. 66.1.118. Arrêt de Douai B.O. 66.1.137 et 128. Filleau p. 266. Cresp. I. p. 483.

n'est qu'au jour où les créances contre l'armateur sont liquidées, par l'administration de la marine, qu'on peut dire que les loyers sont exigibles pour les héritiers (1).

Il a pourtant été soutenu qu'en ce cas le point de départ, faisant défaut, on était obligé de retomber dans la prescription de droit commun c'est-à-dire la prescription trentenaire (2). Nous répondrons d'un mot : qu'importe que la prescription soit trentenaire ou annale, chacun de ces délais doit avoir un commencement, une date fixe ; si on ne sait pas quand le faire commencer pour la prescription annale, on ne le saura pas plus, ce nous semble, pour la prescription trentenaire (3).

Comme pour toutes les courtes prescriptions, (art. 2278. C. civ.) il n'y a pas de suspension en faveur des mineurs et des interdits.

Elle est interrompue selon le droit commun art. 434 : « *La prescription ne peut avoir lieu s'il y a cédula, obligation, arrêté de compte, ou interpellation judiciaire* ».

Elle est notamment interrompue par toute demande de sursis de l'armateur (4).

Lorsqu'un consul a fait à l'étranger devant les tribunaux locaux les démarches nécessaires pour obtenir le paiement, ces démarches interrompent la prescription (5).

(1) Circulaire du 12 juillet 1861. B. O. 61. 2. 65

(2) Cassation 20 Février 1872. D. 72.1.364.

(3) Lyon-Caen et Renault. *Traité*. V. n° 405.

(4) Havre 6 février 1866. B. O. 66.1.121, 128, 143.

(5) Circulaire du 10 août 1865. B. O. 65.2.137, Cass. 18 juin 1860. B. O. 60.1.339.

b) A qui cette prescription est elle opposable? — Cette prescription acquise est opposable aux matelots, et au même titre à l'Administration de la marine agissant tant en leur nom que dans son intérêt direct comme représentant la caisse des invalides (1), mais elle est inapplicable, comme nous le verrons, plus loin à l'action directe de l'état contre le propriétaire, pour le remboursement des frais de rapatriement.

Cette prescription ne serait pas non plus applicable à l'action en remboursement exercé contre l'armateur par le capitaine (2), l'Administration de la marine, ou toute autre personne qui aurait fait l'avance des loyers (3).

« Cette action n'est pas une action en paiement de loyers dérivant du contrat d'engagement, c'est une action de gestion d'affaires de mandat. (4) »

c) Quelle est la nature de cette prescription? — L'article 433 édicte une déchéance absolue de l'action, repousse l'exception déduite de la mauvaise foi, et même la délation de serment à l'armateur sur la réalité du paiement.

D'ailleurs la délation de serment en matière de prescription n'est possible que dans les cas expressément indiqués par la loi (art. 2275, C. civ.) (5).

(1) Aix 13 août 1859. D. 60.2.86.

(2) Rouen 21 février 1881. D. 82.2.143.

(3) Rouen 12 août 1863 S. 64.2.299.

(4) Lyon-Caen et Renault, *Traité* V. n° 402.

(5) Aix 13 août 1859. D. 60.2.86. Cass. 10 juillet 1860. D. 60.1.461. Bedarride n° 1973. Cresp. I p. 492. Boistel, § 1444.

d) *D'une autre prescription annale.* — L'article 433 édicte une autre prescription annale :

« *Toutes actions pour nourriture fournie au matelot par l'ordre du capitaine* » sont prescrites « *un an après la livraison* ».

Cette disposition suppose que le capitaine a fait nourrir son équipage par des aubergistes, ou fait faire la nourriture à terre, avant que « la marmite soit installée à bord », ou quand des règlements de police interdisent de faire du feu à bord.

De droit commun, la prescription devait être de 6 mois (art. 2271. C. civ.) mais comme le navire peut à tout moment partir, on a trouvé qu'il serait juste d'admettre une prescription plus longue (1).

L'ordonnance disait : « Les taverniers n'auront aucune action pour la nourriture fournie aux matelots si ce n'est par l'ordre du maître, et, en ce cas, ils en feront la demande dans l'an et jour, après lequel ils n'y seront plus reçus. »

Cette déchéance prévue au commencement de cette disposition n'est pas reproduite par le Code qui ne s'occupe que de l'action donnée contre l'armateur, tenu à raison des ordres du capitaine (2).

C'est celle-ci qui est éteinte par la prescription d'un an, sauf l'application possible aux gens de mer des dispositions pénales de la loi du 26 juillet 1879.

(1) Lyon-Caen et Renault. *Traité*. V. n° 408.

(2) Desjardins III, 710.

§ 3. — **Du privilège sur le navire.** — Parmi les garanties réelles accordées aux matelots pour assurer le paiement de leurs salaires, nous devons au premier chef parler du privilège qui leur est accordé sur le navire et le fret (1).

Ayant travaillé à la conservation de la chose, ayant par leur travail fait acquérir le fret, il est juste que ces valeurs que l'activité de l'équipage a maintenues ou fait entrer dans le patrimoine de l'armateur, lui soient affectées comme garantie des obligations de ce dernier.

Nous nous occuperons d'abord du privilège sur le navire qui était déjà énoncé dans le Consulat de la mer. (Ch. 93) « lo mariner, si non y havia sino un clau de que s'pogues pagar, se deu pagar. » (Le matelot, quand il ne resterait qu'un clou pour le payer, doit être payé).

L'Ordonnance plaçait ce privilège au premier rang (2), Valin le rejetait au septième, et le Code enfin le place au 6^e.

a) *Sur quoi porte le Privilège ?* — Le privilège porte sur le navire, nous dit l'article 191 § 6. Mais que décider si le navire ayant disparu par suite d'abordage, l'armateur a été indemnisé par l'abordeur de la perte de son navire, et du préjudice que lui a causé cette perte ? Peut-on dire que l'indemnité remplace le navire, et n'entre dans la fortune de l'armateur que frappée du même privilège ?

La cour de Rennes a décidé l'affirmative. En effet, dit-elle, cette indemnité provient incontestablement du navire, et prend dans la fortune de mer de ses propriétaires la

(1) M. 75. 2. 75. Nantes, 14 février 1874. M. 74. 1. 180.

(2) Art. 16. T. XIV. L. I.

place même du navire et du fret; s'il en était autrement, l'armateur remis au même état que si l'abordage n'avait pas eu lieu, serait plus favorablement traité que celui qui victime d'un accident fortuit, n'aurait sauvé que quelques épaves, conséquence aussi contraire au droit qu'à l'équité (1).

Aussi l'Administration de la Marine-admet elle désormais (2) « que l'indemnité d'abordage prend la place du navire et des produits de pêche, et supporte au même titre l'imputation des salaires de l'équipage. »

Nous adopterons la même solution au cas de perte du navire, s'il était assuré, la loi du 19 février 1889 art. 2 admet en effet, la subrogation de l'indemnité d'assurance à la chose assurée dans l'intérêt du créancier privilégié.

b) qui peut invoquer le privilège. — Nous allons nous demander qui peut revendiquer ce privilège, et quelles créances il garantit.

Sur la première question, pas de difficulté en ce qui concerne les loyers des gens de mer engagés au voyage ou au mois, mais que dire de ceux des matelots engagés au fret ou à la part.

Cette question est controversée, mais l'opinion que nous avons adoptée précédemment sur la nature de cet engagement nous permettra de la résoudre facilement.

Pothier n'admettait pas le privilège : « A l'égard des matelots loués au fret ou au profit, leur engagement ren-

(1) B. O. 85. 1. 584.

(2) Circulaire du 26 juin 1889. B. O. 89. 1. 909.

fermant un contrat de société, c'est l'action *pro socio* qu'ils ont pour obtenir leur part convenue dans le profit ou dans le fret. »

M. Cresp (1) parlant en ce sens, prétend que c'est improprement que dans l'article 266 la loi a employé le mot *loyer*, et ce qui nous détermine en ce sens, dit-il, c'est, indépendamment du droit commun, lequel cependant à défaut de dérogation contraire doit toujours être appliqué, c'est, qu'en cas de perte du navire par naufrage ou autrement, les matelots engagés au fret ne peuvent exercer leur action réelle que sur le fret des marchandises sauvées (art. 260) par opposition à ceux engagés au mois ou au voyage, qui eux viennent en plus sur les débris du navire (art. 259) (2). Qu'est-ce à dire ? Si ce n'est que les gens de l'équipage n'ont pas de privilège sur le navire dans ce cas, et que, s'ils viennent sur le fret des marchandises sauvées, c'est beaucoup moins comme créanciers exerçant un privilège, que comme associés demandant leur part du fonds commun (3).

Nous avons dit que cette opinion n'était pas la nôtre, et nous ferons valoir contre elle, les termes des articles 191 et 271 du Code de commerce, ainsi que la décision que nous avons prise sur la question de savoir si le contrat d'engagement à la part est un louage de service.

Etant donné que ce contrat doit être considéré comme un louage de service et non comme une société, ce qui est du

(1) I p 95.

(2) N'oublions pas que cet article a disparu du Code.

(3) *Sic* Dufour n° 104. Caumont n° 30.

aux matelots est un salaire, et non une part de bénéfices, les art. 191 § 4 et 271 sont donc applicables.

La nature des services rendus est la même dans tous les cas, et le privilège a par suite dans tous les cas, la même raison d'être (1).

La part, dit M. Fournier (2), est toujours une rémunération des soins de conservation du navire.

Un arrêt justifie ainsi le privilège accordé pour les salaires à la part :

«... Attendu que cette disposition a pour but d'encourager à la carrière de la marine, que ce motif indique par lui-même qu'il s'applique aussi bien au matelot navigant à la part qu'au matelot engagé au salaire argent... »

Nous trouvons dans l'art. 262 un autre argument ; cet article dispose que le matelot tombé malade ou blessé au service du navire est payé de ses loyers ; mais il ne distingue pas, et la Cour de Cassation a décidé avec raison que cette disposition était applicable aussi bien aux matelots engagés à la part, qu'à ceux engagés au voyage, ou au mois (3).

Le projet de 1867 tranchait la difficulté en ajoutant ces mots : « quel que soit le mode de rémunération de leurs services. »

Ce privilège peut être invoqué par des matelots étrangers embarqués sur un navire étranger vendu en France, sur

(1) Lyon Caen et Renault. *Traité* V. n° 371, de Valroger II. p. 409,

(2) III. p. 173.

(3) Cassation 19 Février 1872. D. 72. I. 33.

le fret et le prix du navire, s'il leur est accordé par les lois de leur pays (1).

A condition toutefois a ajouté un arrêt postérieur de la Cour d'Aix, qu'ils justifient de leur créance suivant la loi française.

Il est certain que les gens de mer peuvent renoncer à leur privilège, car il n'est pas au nombre des dispositions déclarées d'ordre public et auxquelles on ne peut par conséquent déroger.

Cette renonciation se rencontre spécialement de la part du capitaine; ainsi quand dans un acte d'emprunt à la grosse, le capitaine s'est engagé lui-même, il doit être par là considéré comme ayant renoncé à son privilège en faveur du prêteur (2).

Le privilège est accordé pour le recouvrement des salaires, mais l'Administration de la marine peut-elle le revendiquer pour recouvrer les 3 0/0 qui lui sont dus comme retenue pour la caisse des invalides, ou la moitié des salaires des déserteurs qui doit lui faire retour, et les gages non réclamés des matelots décédés.

La Cour de Bordeaux (3) ne le pense pas, mais la Cour de Cassation (4) a décidé que la caisse des gens de mer avait le droit d'agir ainsi. La retenue en effet est prise sur le salaire, donc fait partie de ce salaire et jouit à ce titre des mêmes privilèges que lui (5).

(1) Nantes 28 novembre 1860 H. 62. 2. 37.

(2) Lyon-Caen et Renault. *Traité V.* n. 389. Rennes 19 avril 1886. *Revue internationale du Droit maritime*, 1887-88, p. 24.

(3) 1^{er} août 1855. D. 57. 2. 44.

(4) 20 mai 1857. D. 57. 1. 249.

(5) Aix 13 août 1839. D. 60. 2. 86. Cass. 20 avril 1860. D. 61. 1. 3.

L'Administration de la marine peut donc au même titre que les matelots invoquer cette disposition de faveur.

Il peut arriver que l'armateur se trouvant gêné pour payer son équipage, et ne voulant pas faire l'abandon, emprunte pour *libérer le rôle* et solder ses matelots ; le prêteur sera-t-il subrogé aux droits de ces derniers et pourra-t-il invoquer pour se faire rembourser le privilège qui leur est accordé ?

La subrogation n'a certainement pas lieu de plein droit, car nous ne sommes dans aucun des cas prévus par l'article 1251 du Code civil, mais le prêteur pourra se faire subroger conventionnellement aux droits des matelots (art. 1250 C. civ.) si ceux-ci y consentent.

Nous croyons même qu'agissant au nom des matelots, l'Administration de la marine pourrait subroger le prêteur dans le privilège ; en effet, cette administration ayant pour mission de protéger les gens de mer, peut elle-même exercer le privilège tant en leur nom qu'en son nom propre ; il nous paraît donc logique d'admettre qu'elle puisse consentir la subrogation.

Toute autre est la situation d'un créancier hypothécaire du navire qui paie les gens de l'équipage ; celui-là en vertu de l'article 1251 est subrogé de plein droit (1).

c) *Quelles créances sont garanties par le privilège ?* — Ce sont les gages et loyers de l'équipage et du capitaine employés au dernier voyage.

Que faut-il entendre par ces mots « dernier voyage » ?

(1) Rennes 19 juin 1886. H. 86.2.78.

On a beaucoup discuté sur cette question, mais il nous semble que la solution en est simple et qu'il suffit pour la trouver de lire l'article 192. § 4 du Code de commerce (1). Cet article prescrit que les privilèges pour les gages et loyers de l'équipage ne peuvent être exercés que s'ils sont justifiés par les rôles d'armement et de désarmement. Le voyage se compose donc de la période comprise entre ces deux époques (2).

L'armement et le désarmement administratifs constituent donc le *dies a quo* et le terme *ad quem* du voyage (3).

Le rôle de désarmement constate donc « l'accomplissement des opérations et des engagements que le voyage comportait, c'est-à-dire la fin du voyage (4). »

En pratique d'ailleurs, les difficultés sont levées par la clause toujours insérée dans les rôles, que l'armateur se soumet à représenter l'équipage au bureau de l'inscription maritime du port où le navire fera retour, et que l'équipage s'engage à reconduire son navire dans son port d'armement ou dans un port de la métropole.

« Cette clause, dit la Cour de cassation, implique naturellement que le navire devra retourner au port d'armement

(1) Lyon-Caen et Renault *op. cit.* n° 385.

(2) Cass. 27 février 1867; H. 67.2.272; Marseille 9 avril 1862. M. 62. 1. 130. 21 septembre 1860. M. 60. 1. 263; Cass. 3 juin 1828. M. 28. 2. 466; Aix 27 mars 1855. M. 55. 1. 131; Nantes, 16 novembre 1861. N. 61. 1. 304.

(3) Desjardins III 134.

(4) Conclusions de l'Avocat général, Cassation 10 juin 1869. D. 69. 1. 397.

avec le même équipage, et que le voyage ne sera terminé que par le fait de ce retour (1) ».

Ainsi, quel que soit le nombre des traversées effectuées entre les revues d'armement et de désarmement, elle ne forment ensemble qu'un seul tout et le privilège garantit la somme des salaires acquis pendant ce temps (2).

Comme application spéciale : les marins engagés au cabotage et au bornage, ne peuvent avoir de privilège pour plus d'une année de salaires (3) car leur rôle doit être renouvelé tous les ans.

Ce privilège n'est pas restreint aux loyers proprement dits ; il comprend tout ce qui est une conséquence forcée du contrat de louage maritime ; il garantit donc :

1° L'indemnité due en cas de congédiement non justifié, (art. 270) ; cette indemnité est en réalité une partie éventuelle du salaire, partie obligatoire, car le matelot ne peut y renoncer (décret du 4 mars 1852).

Il est vrai que cette indemnité doit être supportée par le capitaine qui n'en peut répéter le montant contre l'armateur (article 270) ; (4) mais cette disposition qui règle les rapports entre capitaines et armateurs n'est pas opposable aux matelots ; c'est l'armateur qui est tenu vis-à-vis d'eux de cette indemnité, comme du reste, de

(1) Cass. 13 novembre 1871. D. 72. 1. 35.

(2) Rouen 15 octobre 1856. N. 61, 2, 17 ; Bordeaux 10 juin 1860. N. 61, 2, 25 ; Nantes 28 novembre 1860. N. 61. 1. 43 ; Marseille, 31 décembre 1881. M. 82, 2, 26.

(3) Nantes 19 février, 1873. N. 73. 1. 221.

(4) Cpr. Demangeat IV. p. 46.

tous les autres engagements contractés par le capitaine. (art. 246) (1).

L'indemnité due à raison de la rupture anticipée de l'engagement, (art 252. C. co) est privilégiée au même titre ainsi que la fort bien décidé le tribunal d'Anvers (2).

2° Au même titre que les loyers, les frais de la conduite de retour jusqu'au lieu du départ du navire (art, 252) ou jusqu'au quartier d'inscription, sont garantis par le même privilège.

En effet, comme le dit M. Desjardins, (3) le matelot ne pouvait louer ses services s'il n'était pas assuré qu'on lui payât au retour ses frais de conduite. C'est encore une rémunération du même labeur, et l'exécution du même engagement.

3° Enfin les frais de maladie, (art. 262) jouissent de la même faveur, et le législateur comme pour les indemnités dues en cas de congédiement, défend aux matelots de renoncer à leur droit. C'est encore là une conséquence directe du contrat, comme le loyer.

Le capitaine peut au même titre que les matelots invoquer le privilège pour ses loyers courus pendant le voyage, mais pour ces loyers seulement. Il arrive en effet que le capitaine ait droit à d'autres salaires. Après le désarmement, en général, il n'est pas congédié et reste à la disposition de l'armateur ou à bord du navire. Il touche des salaires, mais il n'a, pour leur paiement, aucun pri-

(1) Desjardins III, p. 428 Cresp. I. p. 97. Dufour n° 103.

(2) Jugement du 28 mars 1879. Rec. Anvers, 79. I. 201.

(3) *eod loc.*

vilège ; d'ailleurs, il lui manque pour pouvoir exercer ce privilège l'inscription exigée par la loi sur les rôles. (1)

Le capitaine peut-il pour se faire payer son chapeau invoquer cette garantie ? Si le chapeau a été porté au rôle d'équipage, il le peut certainement (2). Ainsi l'a décidé le tribunal de Marseille (3), mais disons tout de suite que la question offre peu d'intérêt, puisque d'après des usages, que nous avons justifiés plus haut, le chapeau n'est jamais porté au rôle.

§ 4. — **Du privilège sur le fret.** — « *Le navire et le fret sont spécialement affectés aux loyers des matelots* » dit l'article 271 (4) du Code de commerce.

Nous venons de voir que sur le navire leur privilège n'avait que le 6^e rang, mais sur le fret ils sont seuls privilégiés. Nous avons vu également au paiement de quelles créances leurs privilèges étaient affectés, il ne nous reste donc qu'à examiner les difficultés spéciales au privilège sur le fret.

On a quelquefois soutenus que l'article 271 n'accorde pas un vrai privilège aux gens de mer, qu'il n'en prononce pas le mot ; il y a là une pure subtilité. L'article 191 § 6, n'a pas parlé du navire seul, il vise aussi le fret, donc si cette opinion était exacte, il n'y aurait de privilège ni sur

(1) Havre 14 février 1878. H. 78. 2. 81.

(2) Marseille 13 juillet 1862 M. 62.1.205 ; Tribunal de la Seine, 7 décembre 1864, B O. 66.1. 180.

(3) Jugement du 17 juillet 1872, M. 72.1.193.

(4) Ordonnance de 1681. Art. 19, T. IV, L. III.

le navire ni sur le fret. Or pour le navire le droit des matelots est qualifié privilège par l'article 191 § 6, il est donc permis de croire que l'article 291 n'a voulu que rappeler la disposition de l'art. 191, en ajoutant la créance du fret au navire, comme devant être soumise au privilège des gens de mer (1).

Le privilège sur le navire est basé sur les services rendus en vue de la conservation de la chose ; sur le fret, le privilège se justifie par cette raison que c'est grâce aux marins qu'il est entré dans le patrimoine de l'armateur (2). Il est donc juste qu'ils soient préférés à tout autre créancier pour la rémunération des services dont le résultat a été d'augmenter le gage commun (3).

Ce privilège ne peut-il être invoqué qu'au cas où l'exercice de celui conféré sur le navire serait insuffisant ? Avant 1885, la question se tranchait dans le sens de l'affirmative en cas de perte du navire (art. 259), mais déjà à cette époque, rien n'autorisait à généraliser cette solution et à n'admettre que subsidiairement l'exercice du privilège sur le fret (4).

Nous pensons que, l'article 259 ayant disparu, et aucun texte ne s'expliquant sur la matière on peut s'en référer à la tradition qui permettait un choix entre les privi-

(1) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.* V. n° 380.

(2) Boulay-Paty II. p. 258. Demangeat IV. 322.

(3) Lyon-Caen et Renault *Précis* II n° 1713.

(4) Lyon-Caen et Renault. *Traité* V. n° 381. Dufour, n° 112. Desjardins III. n° 663. de Valroger II. n° 653. *Contra* Cresp. I. p. 100.

lèges (2); il semble même que dans le consulat de la mer (art. 93) c'était le privilège sur le navire qui était subsidiaire.

a) *Quels frets sont affectés par privilège au paiement des salaires?* — Ce sont les frets non payés (1), que les marins peuvent saisir entre les mains des débiteurs, car le fret payé a complètement disparu dans la fortune de l'armateur (2). Quoique le Code (art. 271) dise, sans faire de distinction, que le fret est affecté au paiement des salaires, il est impossible de retrouver le montant des frets payés. Un jugement du Tribunal de commerce de Paris, du 5 novembre 1866 (3) est en ce sens :

« Considérant, dit-il, que les sommes encaissées par l'armateur se sont confondues avec le surplus de son avoir mobilier; que dès lors il n'existe plus d'objet sur lequel puisse s'exercer son privilège spécial... »

Le privilège des marins sur le fret est très fragile. Il repose sur une créance, celle du prix du fret dû à l'armateur; il subsiste tant que la créance existe, il disparaît dès que la créance est éteinte par un paiement (1).

(2) Valin I n° 130.

(1) De Courcy. *Procès-verbaux de la Commission du 15 octobre 1873*. p. 225.

(2) Lyon-Caen et Renault, *Traité*. V. n° 382. Cassation 25 avril 1888. *Rev. Internat. de droit maritime*. 1888-89. p. 12. *Revue critique de législation et de jurisprudence*, art. de M. Ch. Lyon-Caen : *Examen doctrinal de la jurisprudence*. 1889. p. 618. Cresp I. p. 100. II. Valroger n° 652.

(3) D. 67.2.28.

(1) Voir l'article de M. Letellier, député, "*le Salaire des Matelots*" *France Judiciaire* 1893 p. 128.

Les matelots n'ont pas de privilège sur la marchandise, mais si le fret est encore dû, ils pourront en invoquant l'application de l'article 1166 du Code civil, se prévaloir du privilège des articles 306 et 307 (1) du Code de commerce, privilège qui appartient à leur créancier, et se faire payer par préférence sur le fret ainsi recouvré, sans qu'on puisse leur opposer les saisies-arrêts faites pendant le voyage.

Si le fret est payé, ils n'ont plus qu'un simple recours contre l'armateur.

Notamment, si le propriétaire du navire est en faillite, le privilège est refusé aux marins sur l'actif, bien qu'il soit certain que cet actif a été grossi des frets par eux gagnés et antérieurement encaissés (2).

Mais alors se pose une question des plus importante : puisque le fret en entrant dans le patrimoine de l'armateur se confond avec lui, et empêche le matelot d'exercer son privilège, celui-ci n'aura-t-il aucun moyen de conserver ses droits, et de se mettre à l'abri de cette éventualité désastreuse.

Ecartons tout d'abord un argument invoqué par M. Filleau qui n'a rien de juridique, et n'apporte aucun élément de décision. Cet auteur protestant de l'intérêt de la discipline refuse aux matelots le droit de faire au cours de leur engagement des actes conservatoires. Cet argument est très faible, car il ne faut pas oublier que le ma-

(1) Lyon-Caen et Renault. *Traité*. V. n° 310.

(2) Paris 6 novembre 1866. M. 67.2.132.

telot n'est pas subordonné à l'armateur (1) mais au capitaine ; que les rapports entre l'armateur et le marin sont des rapports purement pécuniaires entraînant avec eux toutes les conséquences qu'ils entraîneraient entre parties quelconques.

La créance du matelot contre l'armateur est une créance à terme, et si le salaire n'est pas exigible en cours de voyage, il n'en est pas moins dû ; mais les règlements sous la foi desquels la convention a été passé ne permet au marin de demander le paiement qu'au jour de la revue de désarmement. Or, quand une créance est à terme, malgré la généralité des premiers mots de l'article 557 du Code de procédure « *Tout créancier peut... saisir arrêter* » et de l'article 1180 du Code civil, on décide généralement que le créancier ne peut faire une saisie-arrêt avant l'arrivée du terme. Ce serait en effet violer la loi du contrat et causer au créancier le même préjudice que si on l'obligeait à payer immédiatement ce qu'il ne doit payer qu'après le terme (2).

Les marins ne peuvent pratiquer une saisie-arrêt, avant la revue de désarmement, mais l'article 1180 du Code civil les autorisant à faire des actes conservatoires de leur droit, c'est avec raison que le Tribunal d'Anvers a permis à un capitaine d'assigner avant le départ l'armateur en dation de caution, par suite du défaut de chargement de marchandises suffisantes pour sûreté du fret (3).

(1) C'est ce que dit M. Filleau lui-même p. 46.

(2) Boitard, Colmet-Daage et Glasson, II p. 226.

(3) Anvers 16 avril 1866. Rec. d'Anvers. 66. 1. 191.

Nous avons dit que les frets encaissés par l'armateur échappaient au privilège des matelots ; la situation de ceux-ci est dès lors fort mauvaise ; ils n'ont pu se faire payer avant le retour, ni, par suite de leur éloignement faire des actes conservatoires de leurs droits, et cependant l'armateur aura touché le fret qui leur sera ainsi dérobé.

On a songé à demander pour eux l'application du privilège de l'article 2101 § 4, réservé aux gens de service.

Le Tribunal de commerce de la Seine l'a refusé avec raison (1) disant que le privilège spécial du Code de commerce, semble exclure le privilège général du Code civil.

Cette solution n'est cependant pas applicable au cas où l'armateur aura été mis en liquidation judiciaire ou déclaré en faillite, car l'art 549 du C. co. modifié par la loi du 4 mars 1889 décide que : « *Le salaire acquis aux ouvriers directement employés par le débiteur pendant les trois mois qui ont précédé l'ouverture de la liquidation judiciaire ou de la faillite, est admis au nombre des créances privilégiées au même rang que le privilège établi par l'art. 2101 du Code civil pour le salaire des gens de service.* »

Mais il convient de remarquer que les marins ne jouiront de ce privilège que dans un cas spécial, la liquidation ou la faillite de leur armateur, et qu'il ne protège que trois mois de leurs gages.

Le privilège porte-t-il sur la prime à la navigation ? La question se trouve tranchée par la solution que nous avons admise plus haut en disant que cette prime ne sau-

(1) Jugement du 4 juillet 1865. D. 67. 2. 28. Lyon-Caen et Renault, *Traité* V. n° 390.

rait être considérée comme un fret, nous n'avons pas à revenir sur ce point. Au contraire nous déciderons que les surestaries étant un accessoire du fret seront soumises au privilège du matelot de même que le chapeau stipulé sur la charte-partie ou le connaissement.

L'indemnité d'assurance du fret prenant la place de ce fret, sera soumise à l'exercice du privilège des marins.

Mais aussi bien en ce qui concerne les surestaries, le chapeau et l'indemnité d'assurance, qu'en ce qui concerne le fret lui-même, le privilège ne peut être exercé qu'autant que ces sommes sont encore dues.

b) De quelques conventions spéciales et de leur influence sur l'exercice du privilège. — Certaines conventions peuvent rendre illusoire le recours des matelots ; ce sont : 1° celle par laquelle des marchandises sont transportées gratuitement, ce qui se produit quand un navire étant affrété aller et retour, il n'est stipulé de fret que pour l'une des traversées. 2° celle par laquelle il est stipulé 1 fr. pour tout fret.

Dans le cas où il y a fret gratuit, les marchandises ne doivent pas moins un fret dans la limite de la créance de l'équipage (1).

L'armateur a la faculté de louer son navire pour rien, mais ne peut disposer des services de l'équipage, et des sûretés que la loi affecte à leur rémunération.

« En principe, dit un arrêt de la Cour de Cassation (2),

(1) Fournier III p. 176.

(2) Arrêt du 10 juin 1879. B.O. 80. 1. 404.

toute marchandise transportée par mer doit un fret, et ce fret formant une des sûretés affectées par la loi au paiement des gens de l'équipage, il ne saurait dépendre de l'armateur de le leur ravir par une convention ignorée d'eux ; le principe général écrit dans l'article 1165 du Code civil doit trouver ici son application, et la convention de l'espèce sur la répartition du fret, valable dans les rapports de l'armateur et du chargeur, n'est pas opposable aux matelots. » (1)

Ainsi donc, et en un mot, pour l'équipage, quand il y a marchandise transportée, il y a fret, et quand l'armateur n'a pas reçu ou abandonné le fret, « c'est le chargeur qui le doit *personnellement*, et la marchandise *réellement*, durant quinzaine, si elle n'a pas passé en mains tierces. » (2) (art. 306-307. C. co.)

Souvent, dans le but de faciliter la négociation des traités, et affranchir la marchandise du privilège qui la grève pour le paiement du fret, il est stipulé dans les connaissements qu'il sera dû 1 fr. pour tout fret ; mais on sait que ce n'est pas là le fret réel qui est dû pour l'affréteur ; et cette convention ne peut faire échapper au privilège des matelots la véritable créance de fret (3).

Nous nous sommes appuyés avec la Cour de Cassation,

(1) *Sic* : Marseille 5 janvier 1830. M. 30. 1. 222. 18 juin 1866. M. 67. 1. 40. Havre, 11 Février 1867. H. 67. 1. 96. Aix 15 juillet 1867. M. 68. 1. 106.

(2) Fournier III p. 176. Alauzet II § 1870:

(3) On invoquerait ici les mêmes arguments que pour le cas où il y a fret gratuit.

sur l'article 1163 du code civil pour justifier notre opinion. Devrait-on étendre l'application de cet article au cas où le fret est payé d'avance en vertu de la charte-partie.

Les marins, dit-on, ne peuvent souffrir de la clause qu'ils n'ont pas connue, et le chargeur n'est pas à leur égard valablement libéré. Cette convention entre l'armement et l'affrèteur fait disparaître complètement le bénéfice du privilège puisque les matelots sont dans l'impossibilité de pouvoir l'exercer (1).

Cette opinion n'est pas admissible, à moins qu'il n'y ait fraude concertée au préjudice des gens de mer. En effet, les stipulations relatives aux avances sur fret sont licites, la loi même les prévoit, (art. 302. C. co) et dès lors le paiement fait en vertu d'une stipulation de ce genre est valable et doit produire tous les effets d'un paiement régulier (2).

c) *A qui le privilège est il opposable ?* — Il l'est tout d'abord et au premier chef aux créanciers de l'armateur, et notamment à l'affrèteur, dans certaines circonstances.

Il peut se faire que par suite de retard, avaries ou toute autre cause, il soit dû par l'armateur à l'affrèteur des dommages-intérêts; celui-ci, débiteur du fret, voudra opérer compensation avec la créance des dommages-intérêts; mais en présence du privilège du matelot, il ne le pourra pas; en effet, leur privilège prime celui qui compète à

(1) Valin I. p. 703. Cresp I. p. 100. de Valroger II. n° 652.

(2) Lyon-Caen et Renault *Traité* V. n° 382 in fine.

l'affrèteur lui-même pour les dommages-intérêts, en sorte que ce dernier ne peut garder le fret au préjudice de créanciers qui lui sont préférables (1).

Si l'affrèteur débiteur du fret est insolvable, les matelots peuvent-ils opposer à ses créanciers un droit de préférence issu de l'article 271 ?

Les matelots ont un privilège sur le fret dû à l'armateur, et en vertu de l'article 1166 C. civ. ils peuvent exercer les droits de celui-ci garantis par les articles 304 et suivants du Code de commerce, sur la marchandise. Ils conserveront ainsi leur gage, le feront rentrer dans le patrimoine de leur débiteur, et exerceront alors leur privilège de l'article 271. Ils agissent donc contre les créanciers de l'affrèteur au même titre que tout autre créancier de l'armement, mais avec cet avantage, que s'ils réussissent à faire rentrer le fret dans le patrimoine de leur créancier, il leur sera affecté par préférence aux autres. Ils n'agissent là qu'au lieu et place de l'armateur, et subissent toutes les déchéances qui lui sont opposables (2).

Il peut y avoir eu sous-affrètement du navire, et le fret se trouvant dû par un sous-affrèteur à l'affrèteur principal en faillite, les matelots peuvent-ils opposer leur privilège aux créanciers de ce dernier ?

L'article 271 dit simplement que le fret est spécialement affecté aux loyers des matelots ; il nous semble donc que si le fret est encore dû par le sous affrèteur, l'équi-

(1) Marseille 10 novembre 1870. M. 71. 4. 17. Marseille 17. juillet 1872 M. 72. 4. 219.

(2) Cassation 20 mai 1857. D. 57.1.248.

page pourra user de son privilège dans ses rapports avec ce dernier, pour empêcher le fret d'être absorbé par l'affréteur principal et ses créanciers. L'affréteur principal est en effet un créancier du fret moins intéressant que les matelots qui l'ont procuré.

L'armateur peut être lui-même son propre affréteur ; on s'est demandé à tort si les matelots peuvent exercer leur privilège sur le prix de vente des marchandises. Pour le leur accorder on a raisonné de la façon suivante : lorsqu'un tiers affrète le navire, transporte des marchandises et les vend au port de destination, la valeur de ces marchandises se compose de plusieurs éléments, et parmi eux, sa valeur intrinsèque et le prix du fret. Le prix payé par l'acheteur au vendeur, comprend le remboursement du fret que ce dernier a payé à l'armateur, fret sur lequel les marins ont pu exercer leur privilège.

Lorsque l'armateur transporte lui-même sa marchandise et la vend, son prix se compose des mêmes éléments, valeur et fret, mais ce fret payé à l'armateur vendeur, n'est pas un remboursement comme pour le vendeur ordinaire, et il s'enrichit doublement, d'abord du bénéfice fait sur la marchandise puis de celui réalisé sur le fret.

Aussi bien qu'on a admis qu'un fret était dû par le chargeur vis à vis de l'équipage, même lorsqu'il a fret gratuit ou qu'il est stipulé un franc pour tout fret, on pourrait a-t-on dit, décider que le prix de vente des marchandises sera affecté au paiement des salaires du matelot jusqu'à concurrence du fret qu'elles auraient payé.

Il suffit d'un mot pour détruire cette opinion, pourtant très équitable. Le privilège porte sur le *fret dû*, or dans ce cas il est impossible de dire qu'il ait une véritable créance de fret, on ne saurait donc invoquer le privilège.

Cependant l'armateur a pu assurer séparément sa marchandise, valeur au port de départ, et le fret que devrait payer cette marchandise. En cas de sinistre, les matelots exerceront leur privilège sur l'indemnité d'assurance du fret, parcequ'ici il y a une créance sur laquelle peut porter leur privilège.

On a du remarquer au cours de cette étude combien cette garantie du privilège sur le navire et le fret offre peu de sécurité aux gens de mer ; leur privilège sur le fret disparaît par suite du paiement à l'armateur, le privilège sur le navire est difficile à exercer, et disparaît par suite de la perte, et, si l'indemnité d'assurance sur laquelle ils sont privilégiés a été payée sans opposition de leur part, ils ne leur reste aucun recours (1).

Le gouvernement s'est ému à juste titre de cette situation et a proposé le 11 juin 1892 un projet de la loi ; la commission de la Chambre, dont M. Letellier fut le rapporteur, a déposé son rapport le 20 mars 1893 ; (2) elle a un peu modifié le projet du gouvernement en réglant quelques points qui auraient soulevé des controverses. Nous ne pouvons ici donner le texte de ce projet, qu'il nous suffise de dire qu'il accorde au matelot le privilège

(1) Lyon-Caen et Renault *Traité* V. n° 394.

(2) *Journal officiel* 1893. Documents Parlementaires-Chambre P. 280.

de l'article 2101 du code civil, au cas où il n'aurait pu exercer le privilège spécial accordé par le code de commerce (1).

(1) On trouvera dans nos Annexes le texte du projet du gouvernement, et de celui de la commission de la Chambre.

CHAPITRE III

MESURES INDIRECTES DE PROTECTION DES SALAIRES

§ 1. — **Insaisissabilité des salaires.** — La loi n'a pas cru suffisant d'assurer au matelot le paiement de ses salaires au moyen des mesures que nous venons d'étudier : elle a voulu que la solde arrivant entre ses mains ne soit pas frappée d'avance de saisie par des créanciers généralement peu recommandables, et que toutes les précautions prises aboutissent tout simplement à faire payer des commerçants qui souvent n'ont fait qu'exploiter le matelot. Le péril n'est pas chimérique, nous le savons, et l'avons déjà dit, aussi la disposition qui déclare les loyers incessibles et insaisissables est-elle une des plus efficaces qui aient été établies en faveur du matelot.

L'ordonnance du 1^{er} novembre 1745 s'exprime en ces termes.

« Défend Sa Majesté, à tous particuliers et habitants des villes maritimes qui se prétendront créanciers des matelots, de former par raison desdites créances, aucune action ni demande sur le produit de la solde que lesdits ma-

telots auront gagnés sur les bâtiments marchands, à moins que les sommes prétendues par lesdits créanciers ne soient dues par des matelots ou leurs familles pour des loyers de maison, subsistance ou hardes qui leur auraient été fournies, du consentement des commissaires de la marine, ou les autres officiers chargés du détail des classes, et qu'elles n'aient été apostillées par lesdits officiers sur les registres et matricules des gens de mer ; au défaut de quoi, lesdits créanciers ne pouvant sous quelque prétexte que ce puisse être, réclamer la solde des matelots et pouvant seulement avoir recours sur leurs autres biens et effets. »

Cette ordonnance est confirmée par un arrêt du Conseil du 13 mai 1867 (1), et un arrêt du 2 prairial an X, art. III, rend les parts de prises insaisissables comme les salaires.

Enfin le décret-loi du 4 mars 1852 déclare l'ordonnance d'ordre public.

Les termes de cette ordonnance qui ne prononce l'insaisissabilité qu'à l'égard des habitants des villes maritimes ne sont qu'énonciatifs, et les motifs excluent toute distinction fondée sur le lieu d'habitation des créanciers.

Un jugement au tribunal de Coutances qui avait refusé d'appliquer l'ordonnance parce que le créancier était domicilié à Montmartin-sur-mer, commune rurale, fut cassé le 27 décembre 1854 (2).

La cour suprême spécifie que l'ordonnance s'applique à toutes créances « qu'elle qu'en soit la nature et la cause ».

(1) Filleau p. 135.

(2) Desjardins III p. 161.

L'insaisissabilité cesse cependant en faveur de certaines dettes ; ce sont les débets envers l'Etat, y compris les amendes (1), les dettes d'aliments imposées par les articles 203, 205 et 214 du Code civil.

Une circulaire récente du ministre de la marine (2) rappelle aux commissaires les termes de l'ordonnance, et après un avis du comité consultatif du contentieux de la Marine du 4 août 1884, décide que les trésoriers des invalides de la marine seront en droit de refuser toutes oppositions au paiement des salaires des marins, qui n'ont pas une des causes énoncées dans les ordonnances du 17 juillet 1816 et 21 octobre 1784.

a) Quels salaires elle protège ? — Quelques questions vont se poser maintenant pour savoir à quels salaires cette insaisissabilité est applicable. Nous basant sur les principes admis précédemment, il nous sera facile de les trancher sans entrer dans de longs développements.

Cette solde est insaisissable sous quelque forme qu'elle ait été stipulée, soit au mois, ou au voyage, moyennant une part proportionnelle dans les produits du fret ou de la pêche (3).

(1) Circulaire du 16 mars 1875. B.O. 75.1.306.

(2) Circulaire du 7 octobre 1891. B.O. 91.2.493.

(3) St-Nazaire 25 juillet 1885 *Rev. Int. de Droit marit.* 1885-86. p. 500, Cassation, 14 mai 1873 D. 74. 1. 103. Ruben de Couder 143. Peu importerait même que suivant les usages de la localité les rapports formés entre le patron et les matelots engagés pour la pêche eussent revêtu la forme d'une association ou participation.

Nous l'avons dit plus haut, ce que le marin touche pour prix de son travail à bord est toujours un salaire (2).

Cette insaisissabilité est opposable à l'armateur lui-même (3), et à ce propos, pourrait se placer ici l'étude d'une question que nous avons cru devoir examiner ailleurs; celle de savoir si par une clause pénale, les marins peuvent convenir avec l'armateur qu'une retenue sera exercée sur leurs loyers en cas de refus de service; nous nous sommes prononcés plus haut en faveur de la négative, et nous croyons inutile de revenir sur ce sujet.

b) Par qui peut être invoquée cette insaisissabilité. — Le décret-loi de 1852 dit que les dispositions de l'ordonnance de 1745 « sont applicables à tout marin faisant partie de l'équipage d'un navire de commerce. »

Mais doit-on comprendre sous cette dénomination tous les hommes nécessaires à l'équipement régulier d'un navire et recevant leurs salaires des chefs ou propriétaires de ce navire ?

Par exemple : une convention passée entre le Ministre des finances et la Compagnie générale maritime, le 20 octobre 1860, approuvée par la loi du 3 juillet 1861, impose à certains bâtiments un personnel comprenant outre les marins des employés civils (domestiques, femmes de chambre, cuisiniers, aides etc.). D'après le Tribunal du Havre (3) les loyers de ces employés civils seraient

(1) Lyon-Caen et Renault. *Traité* V. n° 394.

(2) Circulaire du 23 juin 1873. B.O. 73. 1. 900.

(3) Jugement du 29 avril 1869. D. 70.3.77.

insaisissables, parce que leur refus de s'embarquer par suite d'oppositions faites sur leurs salaires pourrait empêcher l'équipage du paquebot de se compléter.

Ce qui montre bien quelle a été l'erreur du Tribunal du Havre, c'est que si ces employés devaient être considérés comme des marins, il faudrait leur appliquer toutes les règles édictées pour ceux-ci, par conséquent les déclarer déserteurs en cas de refus d'embarquement, ou leur faire rallier le bord *manu militari*.

Il est évident qu'on ne peut appeler marin par exemple une femme de chambre, ni lui appliquer une mesure protectrice spécialement destinée aux gens de mer. On ne peut étendre l'ordonnance de 1745 ni le décret de 1862.

La loi du 11 avril 1881 (1) trace d'ailleurs une démarcation bien nette entre les marins et les employés, en restreignant la première dénomination aux seuls marins faisant partie du personnel de l'inscription maritime.

Cette insaisissabilité peut-elle être invoquée par un marin français naviguant sur un navire étranger ? Le tribunal du Havre a décidé la négative dans un jugement du 12 décembre 1857 (2). Mais toutefois si l'engagement du marin est fait en France, sa convention doit relever de notre législation « en vertu de la règle qui fait régir l'acte par la loi du lieu où il a été passé quant à sa forme, à ses conditions fondamentales, et son mode de preuve ». (3)

(1) B. O. 81.1.53.

(2) H. 58. 2. 9. Havre 29 avril 1869. D. 70. 3. 77.

(3) Cassation 21 février 1864 : D. 64. 1. 166.

Le marin mort, l'insaisissabilité lui survit et peut-être invoquée par ses héritiers au même titre et pour les mêmes raisons que pour lui (1) ; mais les héritiers ne peuvent l'opposer qu'aux créanciers du *de cujus*, et non aux leurs (2).

Les dispositions spéciales dont il s'agit régissent-elles les loyers du capitaine comme ceux des autres gens de mer ? L'armateur pourra-t-il à raison de fautes commises par le capitaine, exercer une retenue sur les salaires à titre de dommages-intérêts sans qu'on puisse lui opposer l'insaisissabilité ?

Se figure-t-on, dit M. Desjardins, un capitaine, qui, par une faute ruine son armateur, puisse le contraindre à lui payer un salaire pour avoir fait le contraire de ce que la stipulation d'un salaires impliquait ? (3).

Nous ne saurions adopter la solution admettant la retenue en ce qui concerne les loyers proprement dits, car le capitaine est un homme de mer comme les autres, jouissant donc des mêmes faveurs. D'ailleurs le décret loi de 1852 a donné une portée générale à l'ordonnance de 1745 en déclarant que « les dispositions en sont applicables à *tout marin* faisant partie de l'équipage d'un navire de commerce. »

Cependant il y aurait peut être une transaction à faire entre cette solution si absolue, et la solution en sens inverse, et, quoiqu'aucun texte ne vienne appuyer cette

(1) Circulaire du 6 septembre 1859. B. O. 59. 2. 290.

(2) Lyon-Caen et Renault *Traité*. V. n° 396 bis

(3) Desjardins III p. 192.

opinion intermédiaire, nous croyons qu'il est possible de la justifier.

Nous proposerions de distinguer entre les loyers proprement dits, donnés au capitaine à raison de sa qualité d'homme de mer breveté, chef du bâtiment, loyers proportionnés à l'importance de son commandement, et les salaires éventuels qu'il touche comme voiturier, responsable de la marchandise, et comme mandataire de l'armateur, contractant pour ce dernier.

Le chapeau est un salaire, mais d'une espèce particulière, donné à raison de certaines fonctions que nous appellerions volontiers commerciales.

Il serait injuste que ce chapeau fut insaisissable, et nous pensons quela loi qui protège efficacement les salaires de l'homme de mer n'a pas entendu accorder la même protection à ceux du voiturier ou du mandataire, que devient le capitaine selon les circonstances.

Mandataire salarié, il est responsable de ses fautes, et son salaire est garant de la bonne exécution de ses fonctions (1).

Ce qui nous aide, en pratique, à admettre cette solution, qui, nous l'avons dit ne s'appuie sur aucun texte, c'est que le chapeau n'est jamais porté au rôle d'équipage. S'il y était porté, l'Administration de la Marine refuserait d'admettre une opposition au paiement comme sur toute autre partie du salaire (2).

(1) La promesse de salaire est censée faite sous la condition que le mandat sera bien exécuté.

(2) Circulaire du 7 octobre 1891. B. O. 91. 2. 493.

Le capitaine ne peut réclamer le paiement de ses salaires avant d'avoir rendu ses comptes (1), et cela est très naturel.

En effet de deux choses l'une : ou le capitaine ayant touché le fret doit de l'argent à l'armateur, et on comprend que celui-ci ne veuille pas payer les loyers avant d'avoir reçu son solde, ou ce sera l'armateur qui devra de l'argent au capitaine, et celui-ci aura tout intérêt à fournir rapidement l'état de ses comptes.

D'ailleurs le capitaine est mandataire, et c'est une obligation essentielle du mandat de rendre compte de la question. (art. 1993. C.c.) (2).

c) Insaisissabilité des effets du marin. — L'insaisissabilité ne s'étend pas seulement aux loyers, mais aussi aux vêtements des matelots.

Il est évident que sous ce mot vêtements il ne faut entendre que ceux qui sont nécessaires à l'exercice de sa profession ; ils sont pour lui ce que sont les outils pour l'ouvrier. D'ailleurs l'article 63 de l'Edit de mars 1584 prévoit ce cas, et n'a jamais été abrogé.

La saisie de ces effets mettrait le matelot dans l'impossibilité de gagner sa vie, et ils doivent être protégés au même titre que les outils, les armes, les livres etc. (art. 592 du Code de Procédure civile).

(1) Cresp. I. p. 660.

(2) Marseille 6 juin 1860. M. 61.1.50. — 25 mars 1863. M. 63.1.99. — 4 juillet 1870. M. 70.1.229. — 17 juillet 1872. M. 72.1.220. — 21 août 1873. M. 73.1.303.

L'article 231 conférait aux gens de mer un avantage dont l'utilité a disparu actuellement. Ils ne pouvaient être arrêtés pour dettes civiles lorsqu'ils étaient à bord, ou dans des chaloupes se rendant à bord pour faire voile.

Toutefois, quand les dettes ont été contractées en vue du voyage, (frais d'équipement et autres) ; ils pouvaient être arrêtés, sauf à donner caution.

Il y a un rapprochement à faire entre cette disposition et celle de l'article 215 qui prohibe la saisie du navire prêt à partir.

L'utilité de l'art. 231 a disparu depuis la loi du 22 juillet 1867 qui a aboli la contrainte par corps en matière civile et commerciale.

§ 2. **Prohibition d'emprunter.** — A cette idée d'insaisissabilité, se rattache une prohibition répondant au même but. La loi annule certaines obligations contractées par les marins à titre de prêt.

L'ordonnance du 1^{er} novembre 1745 rendue d'ordre public, déclare nulles les obligations contractées pendant le voyage par les gens de mer envers le capitaine ou les autres gens de l'équipage. Le texte ne parle que des « billets ou obligations sous-seing privé », mais ceci doit s'entendre, dit Valin, aussi bien des obligations passées par devant notaires que de celles sous signature privée, dès qu'il paraîtra que ces obligations ont été contractées en cours du voyage (1),

(1) I. p. 712.

Cette défense s'étend, par identité de motifs, aux prêts faits par l'armateur ainsi qu'aux avances (1) qui n'auraient pas été autorisées ou inscrites sur le rôle d'équipage par le commissaire ou le consul.

Nous croyons inutile de justifier cette prohibition, elle est trop logique ; il est certain qu'on a voulu éviter des abus de pouvoir de la part du capitaine.

§ 3. — **De l'Assurance des loyers.** — Aux termes de l'article 334 du Code de commerce, modifié par la loi du 12 août 1885, les loyers des gens de mer sont susceptibles d'être assurés.

Sur quels loyers peut porter cette assurance ? Sur les loyers échus ? mais en cas de perte du navire, l'armateur étant tenu de ces loyers, le matelot ne court qu'un risque, celui de l'insolvabilité de l'armateur qui pourra faire abandon du navire et du fret ; l'assurance ne serait donc qu'une assurance de solvabilité.

On s'est demandé si le but de la loi avait été aussi restreint. Si nous nous reportons aux travaux préparatoires et notamment au rapport de M. Grivart, nous voyons que le législateur espérait donner une portée bien plus grande à sa réforme.

« Les considérations qui nous ont paru décisives, dit le rapporteur au Sénat (2), pour apporter une modification à l'article 258, ont à peu près même force quand il s'agit de la prohibition d'assurer les loyers. Nous ne croyons pas

(1) Filleau n° 38.

(2) *Journal officiel*. 1876 p. 9798.

qu'il y ait danger sérieux à permettre aux gens de mer de couvrir par une assurance la totalité des salaires du voyage pour lequel ils sont engagés. S'ils échappent de cette manière aux cas fortuits, ils seront toujours responsables de leurs fautes, d'autant plus sûrement que l'indemnité d'assurance ne puisant pas son origine dans le contrat d'engagement, ne participera d'aucune manière au privilège d'insaisissabilité des loyers. »

Le législateur était animé d'excellentes intentions à l'égard du matelot, mais elles sont irréalisables dans la pratique. En effet, il a oublié que le contrat d'assurance n'est qu'un contrat d'indemnité, et ne peut placer l'assuré dans une situation meilleure, au cas de sinistre qu'au cas d'heureuse arrivée.

Si le matelot avait droit au jour du sinistre à tous les salaires du voyage, trouvant un nouvel embarquement, il aurait pendant un certain temps doubles salaires, et cela grâce au naufrage.

La solution la plus exacte croyons-nous est une solution intermédiaire.

Au cas de rupture du voyage par force majeure le matelot payé seulement des services rendus subit un préjudice par suite du temps qu'il perdra avant de pouvoir s'engager de nouveau.

L'indemnité qui compenserait cette perte a été arbitrée ailleurs par le Code à propos de la rupture du voyage par le fait des propriétaires, nous croyons qu'il serait juste de permettre au matelot d'assurer outre ses loyers acquis l'indemnité équivalente à celle que lui accorde l'article 252.

On ne viole pas ainsi le principe essentiel du contrat d'assurance, et on se rapproche du vœu du législateur.

M. de Courcy ne croit pas que les matelots useront de la faculté que leur accorde la loi de 1885 « Je crois, dit-il, que lorsque les marins seront assez prévoyants pour faire assurer leurs loyers, ils renonceront à leur pénible et périlleux métier. Ils ne prendront plus la mer. Leur profession exige une certaine insouciance » (1).

Si les matelots ne font pas assurer leurs loyers, les armateurs le peuvent car d'après les nouvelles dispositions de l'article 258 ils doivent payer les matelots même en cas de sinistre, or il est possible qu'en ce cas ils ne touchent pas de fret, ils peuvent donc se mettre à l'abri de la perte que leur causerait ce déboursé, en assurant les loyers, qu'ils auront à déboursier.

(1) De Courcy, *La loi du 12 août 1885*, p. 13.

SECTION II

OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR ENVERS LA PERSONNE MÊME DES MATELOTS

CHAPITRE I

DE LA SUBSISTANCE DU MATELOT

Après nous être occupés de la réglementation des intérêts pécuniaires du matelot, nous allons voir quelles mesures sont prises pour protéger sa personne même, et assurer que l'homme prêté sain et bien portant en France à l'armateur sera autant que possible ramené en France dans le même état.

§ 1^{er} — **De la nourriture du matelot.** — Le matelot fournissant un travail très dur doit être bien nourri ; les conventions qui interviennent entre le marin et l'armement sont libres (1).

(1) Circulaire du 22 mai 1884. B. O. 84.1.836.

Il dépend des marins de stipuler avant leur embarquement et de faire inscrire au rôle d'équipage les conditions qui leur conviennent quant à la nature et à la quantité de vivres auxquels ils auront droit pendant le voyage.

A défaut de conventions, la loi toujours prévoyante pour eux a posé en principe que leur ration doit être équivalente à ce que reçoivent les marins de la flotte (1). Mais le législateur n'a voulu fixer par là qu'une base d'appréciation pour le cas où un équipage se plaindrait d'être mal nourri sans pouvoir invoquer les termes d'un contrat. Ainsi donc à défaut de convention l'état impose un minimum de nourriture. D'ailleurs les conventions, quand il y en a, étant portées au rôle sont soumises au contrôle du commissaire.

S'il y a plainte, c'est le tribunal maritime commercial à qui il appartiendra de juger si la ration a été insuffisante ou non conforme aux conditions stipulées, d'allouer aux marins des indemnités auxquelles ils ont droit, et de punir le capitaine responsable du tort fait à son équipage (2).

La peine sera plus forte si le capitaine avait altéré volontairement les vivres dans une pensée de lucre. Le droit du matelot à la nourriture telle qu'elle est convenue ou imposée par la loi est absolue, en ce sens qu'il ne doit pas souffrir des circonstances qui l'ont fait réduire, et que l'armateur ne doit pas tirer profit de ces circonstances.

Quand la ration normale se trouve réduite même par suite de cas de force majeure que les chances de la navi-

(1) Décret-loi du 3 mars 1852 art. 76.

(2) Décret-loi de 1852 art. 76.

gation font naître quelquefois, l'équipage a droit à une indemnité.

Mais malheureusement la loi n'atteint que les fait accomplis, et n'a aucune action préventive. Il a été soutenu que la visite prescrite par l'article 225. C. co. s'étendait aux vivres ; la circulaire précitée du 2 mai 1884 rappelle aux commissaires que cette visite ne s'étend pas aux vivres embarqués. (loi du 13 août 1791) (1).

§ 2. — **Des soins et des loyers dus aux matelots malades.** — Si la loi laisse une certaine liberté aux parties pour les conventions portant sur la nourriture, il n'en est pas de même en ce qui concerne les soins dus aux marins blessés ou tombés malades au service du navire.

Tout d'abord le règlement de 1866 art. 181 à 183 impose à l'armateur l'obligation d'embarquer un chirurgien en cas de voyage au long cours lorsqu'il y a à bord 100 personnes ; de plus à bord de tous les navires il doit y avoir un coffre à médicaments qui doit être visité et complété régulièrement.

La loi de 1885 qui a révisé différentes dispositions concernant les loyers des gens de mer, a, dans les articles 262 et 263 limité les charges exorbitantes qui pèsent sur l'armateur en cas de blessures ou de maladies contractées à bord.

Sous l'empire du Code, non seulement l'homme atteint d'incapacité de travail recevait ses loyers tant qu'il restait à bord, mais après le débarquement motivé par l'état de

(1) *Recueil des lois de la Marine*. T. 2. p. 260.

maladie, les loyers continuaient à courir et ne s'arrêtaient qu'au désarmement du navire. Il en résultait parfois des charges fort lourdes pour l'armement.

A d'autres points de vue, les anciens articles engageaient aussi trop gravement la responsabilité de l'armement. Le matelot débarqué était rapatrié aux frais du navire par les soins du consul, et souvent on s'est plaint que les intérêts des armateurs ne fussent pas assez sauvegardés, et que le retour s'effectuait dans des conditions onéreuses. Les nouveaux articles ont sur ce point également limité la responsabilité des propriétaires de navires.

Pour étudier les règles relatives à la maladie ou à la blessure du marin, il faut distinguer trois hypothèses :

a) Un marin tombe malade pendant le voyage ou est blessé au service du navire. (art. 262).

b) Le marin est blessé en combattant les ennemis ou les pirates pour sauver le navire et la cargaison (art. 263).

c) Un marin est blessé à terre (art. 264).

a) Marin tombé malade ou blessé au service du navire pendant le voyage. — Les propriétaires de navires restent tenus en principe de traiter, de panser les matelots tombés malades au service du navire, et de solder leurs loyers, mais cette dernière obligation est limitée à quatre mois à partir du jour où le matelot a été mis à terre, à moins

qu'ils n'aient trouvé avant ce délai un autre embarquement (1) (art. 262).

Cette obligation limitée à quatre mois n'est que celle de payer les loyers, mais si la maladie du matelot dure au delà de cette période des soins continuent à lui être dus ; toutefois cette obligation de supporter les frais de traitement ne saurait être indéfiniment étendue jusqu'à complète guérison, et il appartient aux tribunaux d'apprécier dans quelles limites l'armement est tenu (2) ; à moins cependant que l'armateur n'ait usé de la faculté que lui accorde la loi de se libérer de tous frais en versant entre les mains de l'autorité une somme déterminée par un règlement d'administration publique (art. 262 § 2).

Le tribunal du Havre a décidé dans un jugement qu'on ne peut rendre l'armateur responsable des conséquences des influences diverses auxquelles le métier de marin expose, suivant le climat, le tempérament de chaque individu, et qui sont un risque professionnel (3).

Il est certain qu'on ne peut rendre l'armateur responsable de ce qu'un homme parti avec un bon tempérament sera revenu de ses voyages avec une santé chancelante. Il savait à quoi il s'exposait en s'embarquant. Mais il ne faudrait pas trop étendre la solution, et dire d'une façon générale que la maladie contractée par suite de l'influence du climat est un risque professionnel. Ce serait retirer

(1) Nantes 2 juin 1888, H. 89.2.1. Havre 6 juillet 1892 *Rev. Internat. de Dr. Marit.* 1892-93 p. 84. Havre 25 août 1892 H. 92.1.212.

(2-3) Havre 20 août 1890. H. 90.1.228.

presque toute son utilité à l'article 262 que de permettre d'en repousser l'application au cas où une maladie serait occasionnée par un séjour sous un climat malsain.

Il y a un cas dans lequel le matelot ne pourra pas se prévaloir de l'article 262, c'est quand sa maladie proviendra de son inconduite (1).

Il arrive fréquemment qu'un navire faisant naufrage, les marins soient blessés au service du bâtiment ; c'est en effet dans ces circonstances dramatiques, quand le matelot lutte contre la tempête qu'il est le plus exposé. Dans ce cas le recours contre l'armateur pour le paiement des loyers et frais de maladie est limité à la valeur du navire, de ses débris et du fret des marchandises sauvées.

Au cas où un compromis de navigation fait entre l'armateur et le capitaine stipule que ce dernier voyage aux $\frac{5}{8}$, ou au cas où le capitaine est copropriétaire du navire, si ce capitaine tombe malade ou est blessé, qui supportera les frais de traitement ? Sans aucun doute, et cela résulte des explications précédemment données sur ce genre de conventions, le capitaine sera traité aux dépens de l'armement (1).

Lorsque les matelots sont engagés à profits éventuels, les frais de traitement sont-ils frais généraux, qui doivent être imputés sur le fonds commun, ou sont-ils supportés exclusivement par l'armateur ?

Nous croyons que cette dernière opinion doit être adop-

(1) Marseille 16 octobre 1862. M. 62. 1. 34.

(1) Nantes 2 juin 1888. N. 89 1. 2.

tée : c'est celle qui est consacrée pour les frais de rapatriement par l'article 16 du décret du 22 septembre 1891.

« Dans les armements à la part ou au fret, les parts de l'équipage considérées comme salaires sont indemnes desdits frais. »

Au reste les termes de l'article 262 confirment cette opinion « le matelot est payé de ses loyers, traité et pansé *aux frais du navire*. » et plus loin § 2. «... il est rapatrié, *aux dépens du navire*. »

Lorsque le marin est remplacé, c'est l'armateur seul qui doit les loyers du remplaçant car si ces loyers incombaient au malade on lui enlèverait tout le bénéfice de l'art. 262 (1).

b) *Marin blessé en combattant*. — L'article 263 prévoit le cas où la blessure du matelot lui est survenue en combattant contre les ennemis ou les pirates, et il dit que dans ce cas : « *le matelot est traité, pansé et rapatrié de la manière indiquée en l'article précédent, aux dépens du navire et du chargement*. »

La loi applique le principe général des avaries communes et répartit les frais entre le navire et le chargement ; mais il faut qu'il y ait un résultat utile, c'est-à-dire que le navire ait été sauvé, sans quoi ces frais seraient avaries particulières à la charge du navire.

Le nouvel article spécifiant que les loyers et le rapatriement seraient à la charge du navire et du chargement a fait disparaître la controverse qui existait sur cette

(1) Lyon-Caen et Renault. *Traité* V, n° 461.

question sous l'empire de l'ancien article 269 qui ne prévoyait pas l'hypothèse.

c) *Le marin est blessé à terre.* — Les matelots ont pu être blessés à terre, et dans cette hypothèse l'article 264 distingue deux cas : ou les matelots étaient descendus avec permission, ou ils avaient débarqué sans y être autorisés.

Dans ce dernier cas, les frais de traitement sont à leur charge ; leurs salaires ne sont dus qu'à proportion du temps pendant lequel ils ont servi. (art. 264 § 2) et ce fait est suffisant pour légitimer le congédiement.

Dans le premier cas, celui où le matelot était dûment autorisé, la loi ne donne aucune solution.

Si le matelot était à terre pour le service du navire, l'article 262 lui est applicable ; mais que dire s'il est seulement descendu pour se promener ou pour son plaisir ? On a quelquefois distingué si la blessure provenait ou non de sa faute, et on a dit que s'il était blessé sans sa faute, on devait le placer dans la même situation que s'il était tombé malade au cours de voyage.

Nous croyons qu'il n'y a pas lieu de distinguer ; si la blessure a été reçue à terre, dès l'instant que le matelot n'était pas au service du navire, les frais de traitement doivent rester à sa charge, et il n'a droit à ses loyers que jusqu'au jour de la cessation de ses services.

Le cas n'ayant pas été prévu, il faut par suite appliquer le droit commun (1).

(1) Lyon-Caen et Renault. *Traité V.* n° 464.

CHAPITRE II

DU RAPATRIEMENT ET DE LA CONDUITE

§ 1. — **Qui doit être rapatrié.** — « Tout inscrit maritime et tout français provenant de l'équipage d'un bâtiment de l'Etat ou d'un navire de commerce, qui se trouve débarqué par suite de quelque circonstance que ce soit, à l'étranger ou dans une des possessions françaises d'outre-mer, doit être rapatrié dans le plus bref délai possible ». Ainsi s'exprime l'article 1^{er} du décret du 22 septembre 1891 (1) remplaçant le décret du 7 avril 1860.

Nous ne croyons pas nécessaire de justifier longuement cette disposition, qui est, comme le dit très bien M. Fournier (2), d'ordre public international, parce que d'une part chaque nation peut repousser les étrangers de son territoire. (art. 7 de la loi du 3 février 1849) (3) et que d'autre part, tout gouvernement doit à ses sujets expatriés l'assistance pour le retour, en même temps qu'il peut avoir l'obligation, et c'est le cas en France, de ne

(1) B. O. 91.2.438.

(2) Fournier III p. 182.

(3) Bulletindes lois p. 545. Circulaire du 18 août 1881. B. O. 81.2.306.

laisser perdre au dehors aucun élément des forces militaires de la nation (1).

A la suite de ces considérations, on comprend facilement que le matelot ne puisse renoncer au rapatriement et que ce soit une des règles déclarées d'ordre public par le décret-loi du 4 mars 1852.

Il existe pour le rapatriement des conventions avec trois pays : 1^o avec l'Angleterre, du 20 avril 1879 (2) ; 2^o avec l'Allemagne, du 27 mai 1880 (3) et 3^o avec l'Italie, du 1^{er} janvier 1882 (4).

Ces conventions disposent que la France, et réciproquement chacune de ces trois nations assisteront puis rapatrieront soit de leurs colonies, soit (en ce qui concerne l'Italie) de leur territoire européen, jusqu'au pays d'origine ou à l'une de ses colonies, les marins des nations contractantes qui se trouveront délaissés par suite de leur débarquement d'un navire du pays obligé, à moins toutefois que ce délaissement ne provienne du propre délit du délaissé (5).

Pour l'embarquement des marins à bord des bâtiments des pays avec lesquels il n'y a pas de convention on assure le rapatriement des matelots d'une façon différente.

Une circulaire du 21 juin 1889 (6) prescrit aux commissaires de l'inscription maritime de n'autoriser l'em-

(1) Filleau p. 324. Cresp. I p. 501.

(2) B. O. 79.1.892.

(3) B. O. 80.1.1156.

(4) B. O. 82.1.168.

(5) Fournier. *loc. cit.*

(6) B. O. 89.1.887.

barquement d'un français sur un navire étranger qu'autant que le consul de la nation à laquelle appartient ce navire s'engage à faire porter sur le rôle d'équipage la condition de rapatriement.

Malgré cela des fraudes se pratiquèrent. Les navires partis avec leur rôle de France allaient faire escale dans un port étranger, débarquaient leur équipage, et le rengageaient, mais purement et simplement. Ils se libéraient ainsi de la condition de rapatriement, en disant qu'elle avait été souscrite pour un voyage, mais que ce voyage achevé avec le désarmement du rôle par l'autorité étrangère, c'était pour un autre voyage qu'ils avaient rengagé leur équipage et sans condition.

Une circulaire du 15 décembre 1891 (1) est venu apporter un remède à cet état de choses en décidant que la clause de rapatriement souscrite par un marin embarqué à bord d'un navire étranger « est valable pour toute la durée de l'embarquement, nonobstant le renouvellement du rôle d'équipage ».

§ 2. — A qui incombent les frais de rapatriement. — Le rapatriement entraîne des frais souvent assez considérables ; à qui le paiement de ces frais incombe-t-il ?

Il n'y a pas de solution unique, il faut donc faire des distinctions.

L'état fait l'avance des frais de rapatriement, mais ils ne doivent pas rester à sa charge et, en principe, c'est

(1) B. O. 91.2,4021.

l'armateur qui en doit le remboursement (1) sauf dans certains cas.

L'armement, en principe, doit en faire les frais aussi bien lorsqu'il a sa cause dans un cas fortuit tel qu'un naufrage, que lorsqu'il provient de son propre fait (Rupture de voyage etc. (2).

a) Raisons qui les font mettre en principe à la charge de l'armateur. — Que l'armateur soit tenu quand il débarque le matelot ou que de son fait il rompt le voyage, cela va de soi ; mais qu'il soit tenu également lorsqu'un cas fortuit l'empêche de continuer l'expédition et le force à s'arrêter, cela demande quelques explications.

L'Etat, avons-nous dit, souvent prête ses matelots, et jamais il n'aurait permis l'embarquement à bord des navires de commerce, s'il avait risqué en cas de sinistre de voir les hommes dont il a besoin pour sa flotte égarés à l'étranger, quelle que soit la cause de leur débarquement.

Puis comment supposer qu'un marin s'engagerait et courrait le risque de rester à l'étranger s'il pensait que les frais de retour seraient imputables sur son salaire.

Tous les loyers qu'il aurait pu gagner ne suffiraient pas toujours à payer sa traversée de retour.

(1) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.* n. 409. En Angleterre le système inverse est admis pour le rapatriement. C'est l'Etat qui a la charge des frais sauf à prouver qu'il est occasionné par la faute de l'armateur. Le grand nombre des possessions anglaises, et l'extension de sa marine font que la charge n'est pas trop lourde pour l'Etat.

(2) Lyon-Caen et Renault *op. cit.* n. 414.

Cette obligation du paiement des frais de rapatriement n'est pas considérée comme une obligation du navire, dont l'armateur n'est tenu que jusqu'à concurrence de la valeur du navire et du fret, et dont il peut se libérer par l'abandon (1). Toutefois la loi 12 août 1885 dans l'article 258 du Code autorise cet abandon en cas de naufrage.

b) Droit pour l'armateur de se libérer par l'abandon dans un cas. — « Dans tous les cas le rapatriement des gens de l'équipage, est à la charge de l'armement mais seulement jusqu'à concurrence de la valeur du navire ou de ses débris, et du montant du fret des marchandises sauvées, sans préjudice du droit de préférence qui appartient à l'équipage pour le paiement de ses loyers. » (art 258 in fine).

En cas d'insuffisance, (et c'est le cas général) les frais restent pour l'excédent à la charge de l'Etat (2).

La circulaire du 25 août 1885 (3) spécifie bien que le droit de préférence de l'équipage, s'appliquant aux frets et débris n'a lieu que jusqu'à concurrence des loyers dûs pour la traversée au cours de laquelle a eu lieu le sinistre ; et réciproquement les frets abandonnés sont ceux des seules marchandises sauvées à la suite du naufrage, et non de celles débarquées sauvées à la suite de précédentes traversées accomplies avec le retour des rapatriés.

Cette restriction apportée à l'obligation de l'armement par la loi de 1885 avait abrogé le § 2 de l'art. 14 du décret

(1) Lyon-Caen et Renault. *op. cit.* n° 417.

(2) Lyon-Caen et Renault *op. cit.* n° 417.

(3) B O. 85. 2. 542.

du 7 avril 1860 (1), qui imputait les frais de rapatriement sur tous les frets gagnés depuis le commencement du voyage. La légalité de cette disposition avait d'ailleurs été contestée mais la Cour de Cassation l'avait admise.

c) En cas d'abandon, le fret à abandonner est le fret brut. — En ce cas, comme pour l'abandon fait pour libération des loyers, le fret qu'abandonne l'armateur, est le fret brut sans imputation des dépenses de mises dehors (1).

La Cour de Cassation, cassant un arrêt de la Cour de Montpellier justifie ainsi sa décision :

« Attendu que les sommes qu'un armateur emploie à la construction, à la réparation, à l'avitaillement de son navire, viennent s'ajouter à la valeur du navire lui-même ; qu'elles font partie comme lui de la fortune de mer ; qu'elles sont, avec le navire, risquées par l'armateur dans les chances de la navigation et perdues pour lui avec le navire lui-même, si le navire vient à se perdre ; qu'on ne saurait admettre que l'armateur peut se couvrir de ces pertes, dont le plus souvent il s'est garanti par les assurances, en s'emparant d'une partie de la fortune de mer que la loi a spécialement affectée au matelot pour ses salaires, à l'État pour ses avances de rapatriement, et que, celui-là même qui est débiteur fut remboursé de préférence à ses créanciers ; que ce serait là pourtant la conséquence du système adopté par l'arrêt attaqué, et qu'en

(1) Remplacé par le décret du 22 septembre 1891.

(2) Circulaire du 12 août 1869 B. O. 69.2.75. Cassation 10 mai 1870. B.O. 72.2.5. Circulaire du 29 août 1872. B.O. 72. 3. 41.

jugeant ainsi la cour de Montpellier a violé et les articles... etc... pour ces motifs, casse... »

d) L'indemnité d'abordage prend la place du navire pour supporter le recours de l'État. — Si le navire est perdu par suite d'un abordage, l'indemnité qui a pu être payée par l'abordeur prend le lieu et place du navire, subit le recours de l'État pour le remboursement des frais de rapatriement.

La Cour de Rennes dans un arrêt du 26 janvier 1885 (1) l'a ainsi décidé avec raison.

Nous avons précédemment à propos du privilège des gens de mer rapporté les raisons qui ont motivé cette décision.

Lorsqu'un navire fait naufrage, et que l'équipage est engagé à la part, les frais de rapatriement de l'équipage doivent être en cas d'insuffisance des débris, payés par l'armateur lui-même sur toutes les parts de fret qui lui ont été attribuées dans les voyages antérieurs du navire ; les parts de l'équipage doivent être considérées comme salaires et ne peuvent être affectées à ces sortes de dépenses (2).

De même que nous avons admis qu'il y avait *toujours fret* vis-à-vis des matelots en ce qui concerne l'exercice

(1) B. O. 85.1.581. *Supra* p. 194.

(2) Lyon-Caen et Renault *op. cit.* n° 418. Décret du 22 septembre 1891 art. 16. Cass. 28 avril 1866. B. O. 67. I. 133. Nantes 18 février 1867. B. O. 67. I. 467.

de leur privilège, de même nous admettrons ici que vis-à-vis de l'État, il y a également fret dès qu'il y a marchandise transportée. Il serait trop commode en effet pour l'armateur de se libérer en stipulant qu'aucun fret ne sera du ou qu'il ne sera du qu'un franc pour tout fret (1).

D'ailleurs suivant pour les frais de rapatriement la même règle que pour les salaires, on leur accorde sur le fret le même privilège (2).

c) Limitation apportée par l'art. 262 in fine à l'obligation de l'armateur. — Quand le matelot a été débarqué par suite de maladie, l'obligation au rapatriement imposée à l'armateur se trouve limitée par les nouvelles dispositions de l'article 262 du Code de commerce. Au lieu de courir les chances d'un rapatriement plus ou moins coûteux, le capitaine pourra verser au consul, pour se libérer de son obligation, une somme fixe déterminée par un règlement d'administration publique révisé tous les trois ans.

b) Le consul ou le commissaire peut-il juger à qui incombe le remboursement dans les cas douteux. — Nous ne nous sommes occupés jusqu'ici que du rapatriement causé par une circonstance fortuite ; mais il peut être la conséquence d'une faute du capitaine, de l'armateur et du matelot.

En ce cas l'auteur du tort est pleinement responsable

(1) Havre 11 février 1867. B.O. 66.1.433. Cassation 10 juin 1879. B.O. 80.1.404.

(2) Circulaire du 31 octobre 1866. B.O. 60.2.333. *Sic.* Desjardins III p. 128. Lyon-Caen et Renault *op. cit.* n° 416.

de son fait (art. 1382 C. civ.) sans que le chiffre de la valeur du navire et du fret, soit, (si la faute incombe au capitaine) une limite à son obligation (1).

Le débarquement peut avoir lieu soit de gré à gré, soit à la suite de contestations entre le capitaine et les matelots ; par qui sera remboursé le trésor ?

L'arrêté du 5 germinal an XII, le décret du 7 avril 1860 remplacé par celui du 22 septembre 1891 disent que le consul où le commissaire qui a prononcé ou permis le rapatriement, décidera à qui incombent les frais (2).

Il existe à ce sujet une grave controverse, car on conteste la légalité de ce droit de juridiction civile attribué à un fonctionnaire administratif.

A cette objection, M. Fournier (3) répond de la façon suivante :

1° Le débarquement ou le rapatriement étant ici l'exécution d'une décision administrative, il ne semble pas irrationnel, contraire à l'ordre, que cette décision désigne accessoirement et pour se compléter elle-même, celui qui devra à la décharge de l'État supporter les frais de la mesure, sauf à la partie atteinte, à se pourvoir par voie contentieuse.

Tous les jours, les conseils de préfecture qui ne sont pas non plus des tribunaux civils, n'ordonnent-ils pas des réparations, des remises en état de voies publiques, en

(1) Fournier III. p. 182.

(2) L'art. 49 de ce décret § 2 ; s'exprime ainsi : « Si les frais de rapatriement leur (aux consuls) paraissent devoir être mis à la charge de l'homme débarqué, ils sont prélevés sur les salaires de celui-ci. »

(3) p. 188.

condamnant telle ou telle partie à en payer le cout ? Dans les naufrages, c'est également le commissaire de l'inscription maritime qui fixe les salaires des travailleurs et voituriers requis (1). Les tribunaux ordinaires peuvent ils d'ailleurs connaître des effets d'un acte administratif lorsqu'il leur est interdit de connaître de l'acte lui-même.

2° Une pareille attribution ne peut sans doute être conférée que par une loi, mais si le décret de 1860 n'a pas d'autorité législative, l'arrêté du 5 germinal an XII n'a-t-il pas conservé la sienne ?

Malgré la grande autorité de M. Fournier, nous ne pouvons être absolument de son avis ; le consul ou le commissaire ne sont pas à proprement parler une juridiction administrative ; ils sont les témoins obligés de tout ce qui concerne les engagements : ce sont des notaires plus que des juges.

Et même fussent-ils des juges, cela n'empêcherait pas les tribunaux civils de connaître des conséquences de leurs décisions. Ne voit-on pas, en effet, des tribunaux civils accorder des dommages-intérêts à la suite de la décision d'un tribunal administratif.

La vérité croyons-nous, est que le consul se bornera à relater avec soin sur le rôle les circonstances du débarquement, et le tribunal de commerce sera compétent pour trancher les contestations qui pourraient survenir.

§ 3. — **La prescription de l'art. 433 est-elle applicable en cette matière ?** — Lorsque l'État agit en recouvrement

(1) Loi des 9-13 août 1791. Arrêté du 17 floréal an IX.

des frais de rapatriement, et agit en son nom propre et non comme mandataire des gens de mer (1).

Cette action de l'État doit-elle être soumise à la prescription de l'article 433 du code de commerce, ou, au contraire, n'est-elle éteinte que par la prescription de droit commun de 30 ans ?

MM. Lyon-Caen et Renault (2) admettent la prescription annale en considérant les frais de rapatriement comme un accessoire du loyer, comme du reste, notre législation (3) le fait en admettant en faveur de ces frais le privilège que l'article 191 § 6 accorde aux loyers proprement dits.

Nous ne saurions cependant être de cet avis, la prescription de 30 ans est, croyons-nous, seule applicable en cette matière (4), et nous allons essayer de justifier cette opinion en empruntant à la Cour de Cassation les motifs sur lesquels elle s'est fondée.

Les dispositions relatives aux prescriptions sont de droit étroit, et ne peuvent être étendues d'un cas qu'elles ont prévu formellement à un cas sur lequel elles ne se prononcent pas expressément.

(1) Cassation 6 février 1877. D. 77. 1. 114.

(2) *Traité* V. n° 416.

(3) Art. 7 de l'arrêté du 5 germinal an XII presque calqué sur l'article 8 de l'ordonnance d'août 1743. — Anvers 28 mars 1879. A. 9. 1. 201. 28 juillet 1877. A. 77. 1. 302.

(4) Cassation 2 juin 1829. S. 29. 1. 273. Aix 26 juillet 1864. S. 65. 2. 207. Douai 10 août 1865. B. O. 66.1.137. Rennes 8 mars 1869. S. 70.2.183. Cassation 14 février 1870. S. 70.1.247. Montpellier 26 juin 1872. B. O. 72.2.341. Rouen 16 juillet 1873. B. O. 74.1.280. Cassation 24 mars 1871. S. 75.1.259. 31 décembre 1879. B. O. 80.1.410. Rennes 26 janvier 1885. B. O. 85.1.580.

En effet, si l'art. 433 du Code de commerce déclare prescrites pour un an après le voyage fini toutes actions en paiement pour gages et loyers de l'équipage, il ne dispose rien quant aux frais de rapatriement des gens de mer réclamés par l'Administration de la marine ; ces frais et leur remboursement à l'État sont régis par des lois spéciales auxquelles le Code ne déroge pas.

D'ailleurs, lorsque l'Administration de la marine réclame à l'armateur le remboursement des frais qu'elle a avancés pour rapatriement des marins, que cet armateur avait embarqué sur ses bâtiments, dans l'intérêt de son négoce, elle n'exerce pas une action qui compéterait au marin lui-même et comme étant subrogée à ses droits. L'Administration agit en vertu d'un droit qui lui est propre, et qu'elle exerce non pas dans l'intérêt privé du marin, mais dans l'intérêt de l'État qui, a accompli à la place de l'armateur l'obligation que celui-ci avait contractée de ramener en France les marins qu'il avait embarqués.

Ainsi que nous venons de le voir, l'action intentée pour le remboursement des frais de rapatriement diffère de celle qui est prévue dans l'article 433, et par son objet, et par la personne qui la dirige, et par l'intérêt dans lequel elle est intentée.

De ce que l'État agit en vertu d'un droit propre, et né directement à son profit (1), il résulte aussi que les exceptions ou moyens de défense des gens de mer contre l'armateur ne sont pas nécessairement opposables à l'État réclamant à ce dernier les frais de rapatriement. Spécia-

(1) Cass. Ch. réunies, 6 février 1877, D. 77. 1. 114.

lement l'armateur ne peut opposer à l'état la compensation à raison de ce que les gens de mer peuvent lui devoir (1).

§ 4. — **De la conduite de retour.** — Il nous reste enfin pour terminer à parler de la conduite de retour. Le rapatriement a pour but de ramener le matelot en France, la conduite fait suite au rapatriement et a pour objet de ramener le matelot jusque dans son quartier.

D'après l'arrêté du 5 prairial an XII, et le décret du 4 mars 1852 la conduite est d'ordre public et l'homme ne peut y renoncer.

Mais les mêmes raisons qui on fait disparaître l'obligation de ne payer le matelot que dans son quartier, ont amené à admettre qu'on pourrait renoncer au droit de conduite.

L'art 13 *in fine* du décret du 22 septembre 1891 dit :

« Il peut être dérogé à ces dispositions dans tous les cas par des stipulations particulières insérées dans les conventions conclues entre les armateurs et les marins. Ces stipulations sont inscrites au rôle d'équipage. »

On a dit que cette disposition est illégale car elle ne peut abroger celle du décret-loi qui a rendu la conduite d'ordre public.

Ce décret de 1891 n'ayant fait que sanctionner des usages depuis longtemps établis, il est peu probable que cette illégalité soit jamais invoquée.

(1) Décret du 22 septembre 1891. art. 15 Lyon-Caen et Renault *op. cit.* n° 416.

En fait, le matelot n'a aucun intérêt à être ramené à son quartier d'inscription qui est peut être un petit port où il ne trouvera pas facilement un nouvel embarquement, alors que le port où il est revenu avec son navire, ou celui dans lequel il est rapatrié peut être une place importante dans laquelle il n'attendra pas longtemps un nouvel engagement.

Nous ne répéterons pas ce que nous avons dit pour justifier la circulaire de 1860, les mêmes raisons justifient le décret du 22 mars 1862 (1) et l'art. 43 de celui du 22 septembre 1891.

La conduite est désormais au nombre des conditions sous-entendues dans les contrats, mais auxquelles on peut déroger de convention expresse, et en fait, presque toujours les matelots renoncent à ce droit; ils le peuvent même quand la conduite fait suite à un rapatriement (2).

(1) B. O. 62. 1. 2.42.

(2) Circulaire du 11 mars 1862 B. O. 62. I. 621.

CONCLUSION

Au cours de notre travail nous nous sommes efforcé de justifier toutes les dispositions qui réglementent la situation du matelot. On a pu constater que nous ne sommes pas de ceux qui estiment qu'une législation unique devrait régir l'engagement des gens de mer et le louage de service.

Nous sommes au contraire partisan de la tutelle de l'Administration de la marine, car elle n'a jusqu'ici produit que de bons résultats. Il y a d'ailleurs un intérêt supérieur à maintenir les principes actuels, il y va de la valeur de notre Marine militaire.

Peut-être même pourrions-nous aller plus loin, et désirer voir étendre à l'industrie privée certaines règles de notre législation spéciale.

La caisse des invalides constitue une caisse de retraite pour le marin, et dans une certaine mesure une assurance en faveur de sa veuve et de ses enfants. Ne serait-il pas à souhaiter de voir une institution semblable se développer pour tous les ouvriers ?

Récemment des troubles sont survenus en divers points de la France, par suite de l'emploi d'un trop grand nombre d'ouvriers étrangers ; ne pourrait-on pas en venir à imposer aux chefs d'industrie ou d'exploitation, comme aux

armateurs l'obligation d'employer toujours une certaine proportion de français ?

Quant à l'idée de participation de l'ouvrier dans les bénéfices apportés par son travail, nous avons dit qu'elle était aussi ancienne en droit maritime que le droit maritime lui-même ; on ne peut que souhaiter de la voir se développer dans l'industrie. Peut-être une application intelligente et spontanée de cette idée pouvait-elle faire évoluer sans secousse le mouvement socialiste actuel...!

On voit donc que loin de vouloir appliquer au marin le droit commun, nous désirerions au contraire voir étendre certaines dispositions qui lui sont exclusives.

Nous ne pouvons mieux terminer cette étude qu'en citant textuellement les paroles de M. Fournier (1) qui justifient mieux que nous ne saurions le faire le régime auquel les marins sont soumis.

« Ce qui caractérise la législation civile du contrat d'engagement des équipages, c'est surtout une pensée de tutelle et de protection à l'égard de ceux-ci. Dans ces dernières années, cette tendance a été attaquée de la manière la plus vive par certains organes de l'intérêt commercial. On représentait toutes les mesures tutélaires des intérêts des marins, comme attentatoires au principe de la liberté individuelle et de la liberté des conventions, de nature à diminuer chez l'homme de mer le sentiment de son droit et de sa dignité, vexatoires

(1) III p. 170.

pour le commerce, contraires aux intérêts de l'industrie maritime. Ces griefs portaient sur une fausse base : l'hypothèse des conditions de l'ordre social ordinaire lesquelles n'ont pas de rapport avec les réalités maritimes. Il suffit, en effet, d'un peu d'observation pour voir que partout, et, en raison des conditions mêmes de sa profession et de son existence, le matelot est un homme insouciant de ses intérêts, inapte à les défendre, fatalement à la merci de toutes les influences et de tous les entraînements.

En cet état, le pouvoir serait coupable de l'abandonner à lui-même ; non-seulement il manquerait à sa mission de chef et de tuteur, mais il négligerait gravement l'intérêt général dont il est gardien, et l'intérêt spécial maritime, que ce délaissement de son personnel lèserait plus que personne. Si le matelot, cet incorrigible prodigue devait n'être plus protégé contre sa propre faiblesse et contre l'extérieur, si les intérêts de sa famille absente, ne devaient plus lui être rappelés au moment opportun et défendus au besoin contre lui-même, la partie de notre effectif marin qui se consacre à la grande navigation se restreindrait inévitablement, et tendrait à disparaître, car les familles du littoral ne donneraient plus leurs chefs et leurs enfants à une industrie qui ne leur rendrait en échange que la misère. Nous trouverions encore à grand prix quelques matelots aventuriers recrutés dans la partie turbulente de la population intérieure, mais nous n'aurions plus ces gens de mer, matelots de naissance et de tradition, honnêtes, disciplinés, vaillants, qui forment la richesse des nations maritimes ».

ANNEXES

ANNEXE I

EXTRAIT DE LA CIRCULAIRE DU 2 MAI 1884

Nous donnons ci-dessous un extrait d'une circulaire ministérielle (1) qui justifie la nécessité de la subordination militaire à bord. Nous y avons renvoyé à la page 14 de notre étude.

« Les pétitionnaires s'élèvent contre la sévérité quasi militaire de la discipline qui leur est imposée à bord, en vertu du Code pénal pour la marine marchande du 24 mars 1852, ils demandent l'application pure et simple du droit commun aux diverses infractions qu'ils peuvent commettre.

Il est certain que le régime du bord est beaucoup plus rigoureux que celui d'une usine ou d'un atelier établi à terre.

Tel fait qui serait ici indifférent ou ne mériterait qu'une peine légère, prend là une gravité toute spéciale, et provoque une sévère répression. Il n'en saurait être autrement. Le capitaine d'un navire isolé, en mer, ne peut compter que sur lui-même pour maintenir son autorité, qui est cependant indispensable, non seulement au succès de l'opération qu'il dirige, mais encore à la sécurité, au salut même des personnes qui l'entourent, équipage ou passagers.

(1) B. o. 1. 836.

Il faut pourtant que cette autorité soit fortement armée afin d'imposer à tous obéissance et respect; si l'on pouvait la discuter, y résister seulement en paroles, on ne tarderait pas à la méconnaître, c'est une nécessité de situation, semblable à celle qui motive et justifie la discipline et la rigueur des lois militaires.

L'application du droit commun, de celui qui régit à terre les relations du patron et de l'ouvrier est une chimère irréalisable à bord d'un bâtiment; elle conduirait inévitablement à une anarchie dont les marins exposés sans direction à tous les périls de la mer, seraient les premières victimes.

ANNEXE II

NOTES SUR LES ENGAGEMENTS A PROFITS ÉVENTUELS

Nous tenons à montrer comment et dans quelle mesure sont appliquées les règles que nous avons posées au cours de notre travail, sur les engagements à profit éventuels règles puisées uniquement dans les textes, et qu'il est intéressant de mettre en regard (1) de ce qui se fait dans la pratique.

§ 1. — **Engagement au profit.** — Ces engagements ne sont guère pratiqués que pour la pêche, et leurs conditions sont des plus variables nous en citerons quelques-unes des plus usitées à titre d'exemple.

A La Rochelle pour la pêche au poisson frais, le produit est partagé en deux parts égales, l'armateur en reçoit une et entretient le bateau de ce qui est nécessaire à la navigation ; l'autre moitié du produit revient à l'équipage, et est répartie en parts égales au nombre d'hommes embarqués ; le patron reçoit une part et demie, le mousse une demi-part. Le patron a en outre un salaire fixe de 300 fr. par an pour s'occuper du bateau quand il est au port.

(1) Nous tenons ces différents renseignements pratiques de M. Barbraux, commissaire de l'Inscription maritime à Granville ; de M. Verdier, de La Rochelle ; de M. Mutel, courtier maritime à Boulogne-sur-Mer ; de M. Gantel armateur à Marseille par l'intermédiaire de M. Barry, courtier maritime ; de M. Paul Collet, armateur, juge au Tribunal de Commerce de Dunkerque. Nous sommes particulièrement heureux de les remercier ici de l'extrême obligeance et de l'amabilité avec laquelle ils se sont mis à notre disposition pour nous apporter chacun avec sa compétence spéciale des renseignements des plus précieux.

A Boulogne pour la pêche au hareng qui se fait sur les côtes d'Ecosse, les matelots fournissent généralement leurs filets ; l'armateur fournit le bateau équipé et pourvu de tout ce qui est nécessaire à la navigation. L'apport de l'armateur est assez faible, aussi ne touche-t-il généralement que deux parts, le patron une part $1/2$ les matelots ayant leurs filets une part, les autres une demi-part. Cette pêche comprend plusieurs campagnes pendant la saison qui dure environ du commencement d'août à fin décembre, mais les comptes ne sont réglés qu'après la dernière campagne et non à chaque traversée.

Il existe un autre mode de répartition du produit appelé le tiers-franc et qui se pratique notamment à Granville pour la pêche à la morue. Les marins reçoivent des avances à valoir sur leur part de pêche (3 à 400 fr.) ; le tiers du prix de vente, déduction faite des commissions à l'armateur et au capitaine, des gratifications à l'équipage, de l'achat de boët (appât) représente les salaires de l'équipage, et est divisé en autant de parts qu'il en a été promis d'après la convention. Le capitaine reçoit généralement trois parts, et une gratification de 1000 fr. en moyenne ; le second, deux ou trois francs par 1000 morues et 150 fr. de gratification, chaque matelot une part et 100 fr. de gratification ainsi que de 6 à 15 fr. par mille morues pêchées par son *doris* (1).

On voit qu'ici déjà l'engagement n'est pas simple et se complique d'un salaire à la tâche.

Nous rencontrons ce mélange de deux sortes de paiements dans un autre engagement également pratiqué à Granville pour la pêche sur le grand banc de Terre-neuve ; nous voulons parler de l'engagement au cinquième.

(1) Le *doris* est une embarcation légère qui sert à tendre les lignes sur le banc ; elle est montée par deux hommes. Chaque navire en a une dizaine.

La particularité la plus intéressante à noter est que les avances reçues par le matelot avant le départ ne sont pas imputables sur les loyers ; c'est une sorte de denier à Dieu qui n'a pas d'influence sur les salaires de fin de campagne.

Au retour, les produits de pêche une fois livrés, l'armateur retranche de la valeur brute, les frais généraux (dans lesquels on comprend une commission de 3 0/0 à l'armateur et au capitaine) ; le $\frac{1}{3}$ du produit ainsi obtenu forme la part de l'équipage. Après en avoir déduit les gratifications accordées suivant les conditions d'engagement, on divise ce cinquième en parts distribuées aux termes de la convention. Ces dernières sortes d'engagement dans lesquels outre une part dans le produit de la vente, il est accordé un salaire d'après le nombre de poissons pêchés, nous amène à parler d'un autre contrat dans lequel le travail utile fourni sert seul de base au calcul des salaires.

§ 2. — **Engagements à la tâche.** — Pour la pêche en Islande telle qu'elle est pratiquée notamment par les marins de Dunkerque et de Granville, l'engagement est purement et simplement à la tâche, en ce sens que le prix de vente des morues n'a aucune influence sur le taux de la rémunération.

Les matelots sont engagés au last (12 tonnes de 138 kilos nets de morues). Le capitaine a généralement 50 fr. du last, et les matelots 10 fr. ; il n'y a aucune gratification, et aucun salaire en dehors de celui-ci ; l'équipage est nourri du jour du départ au jour du retour.

Quant aux avances, elles sont imputables sur les loyers définitifs ; d'ailleurs la façon dont elles sont calculées le fait prévoir ; en effet, ce n'est pas une somme déterminée qui est touchée à ce titre, mais un certain nombre de last ; huit, dix ou douze selon les conventions.

Pour constater la pêche, on pèse la morue à l'arrivée sur le quai. Il peut être également convenu qu'elle ne sera pesée qu'après le repaquage (1).

Mais il peut arriver que la morue ne soit pas pesée aux termes de la convention, ou même qu'elle ne parvienne pas au port, sans que pour cela les marins perdent leur droit au salaire.

Pendant la saison de pêche on envoie sur les lieux de pêche des goëlettes appelées « chasseurs, » elles vont retrouver des pêcheurs, leur donnent des tonnes de sel et rapportent leur pêche. Quand le pêcheur transborde sa morue sur un chasseur, le capitaine se fait délivrer un reçu de sa morue par le capitaine du chasseur, et la morue est considérée comme livrée à l'armateur. Les uns pèsent au transbordement à bord du chasseur, les autres estiment approximativement le poids. Si donc le chasseur périt au retour, la morue ayant été livrée, les salaires sont dus à l'équipage du pêcheur. Aussi généralement l'armateur fait-il assurer la morue pour une valeur approximative qu'il déterminera en cas de perte par le reçu qu'a délivré le capitaine du chasseur.

Mais si au retour de la pêche le pêcheur périt, il ne sera dû aucun salaire aux matelots pour le travail correspondant à ce qu'ils avaient à bord.

§ 3. — **Engagements au fret.** — Ce genre d'engagement n'est pratiqué que pour la navigation au cabotage, et la navigation côtière. En cette matière encore, les conventions sont très variables, et nous ne citons que quelques exemples.

(1) Le repaquage est une opération qui consiste à retirer les morues de leur saumure, à les laver, les presser et les remettre dans du nouveau sel.

Dans la Méditerranée, on convient assez souvent que le fret net sera partagé par moitié ; l'une revient au navire, l'autre à l'équipage ; cette dernière se répartit en parts. En outre il est généralement entendu que les 5 0/0 de chapeau consentis sur la charte-partie reviendrait au capitaine.

L'engagement au tiers-franc est également usitée dans la Méditerranée pour la navigation côtière, le produit net appartient pour deux tiers à l'équipage qui se nourrit lui-même, et un tiers reste à l'armement qui entretient et répare le navire.

ANNEXE III

PROJET DE LOI SUR LE PRIVILÈGE DES MTELOTS

Nous avons dit que le privilège des matelots sur le fret pour le paiement de leurs loyers est des plus fragile, et qu'en l'état actuel de la liquidation on ne peut (sauf le cas de l'article 549) leur accorder le privilège de l'art. 2101 C. civ. Nous rapportons ci-dessous un projet de loi proposé par le gouvernement, ainsi que les modifications que lui a fait subir la commission de la Chambre des députés, et qui étend aux matelots le privilège accordé au gens de service par le Code civil.

Projet de loi proposé le 11 juin 1892 par le gouvernement

« Le navire et le fret sont spécialement affectées aux loyers des matelots.

En cas de faillite, de liquidation judiciaire ou de déconfiture du propriétaire du navire, le privilège sur le fret s'exerce sur l'ensemble de ses immeubles, après les privilèges énumérés à l'article 2101 C. co. Ce privilège ne frappe les immeubles que lorsqu'il a été inscrit, à la date de son inscription ; l'inscription contiendra l'évaluation provisoire de la créance. »

*Projet de loi proposé par la commission de la Chambre
le 20 mars 1893.*

« Le navire et les frets acquis pendant la durée de l'engagement de l'équipage sont affectés par privilège aux gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage.

En cas de perte du navire, lorsque le navire était assuré, si l'indemnité d'assurance a été encaissée par l'armateur, les loyers du capitaine et autres gens de l'équipage seront privilégiés sur la généralité des meubles, suivant l'ordre déterminé par l'article 191. Ce privilège prendra rang entre les nos 3 et 4 de l'article 2101 du Code civil, et pourra être exercé jusqu'à concurrence de l'indemnité encaissée.

Lorsque les frets acquis pendant la durée de l'engagement auront été encaissés en cours de voyage, ou après l'arrivée du navire au port de désarmement, les gages et loyers du capitaine et des gens de l'équipage seront privilégiés sur la généralité des meubles; ce privilège prendra rang entre les nos 3 et 4 de l'article 2101 du Code civil, et pourra être exercé jusqu'à concurrence des frets encaissés.

ANNEXE IV

FEUILLE DE CONDITIONS

Lorsqu'un armateur veut engager un équipage, il ne fait pas avec chaque marin un contrat relatant les conditions de l'engagement. Une *feuille de conditions* est généralement signée en double par l'armateur et le commissaire de l'inscription maritime; le marin en prend connaissance, et est assuré que ce sont bien les conditions qui seront portées au rôle.

MODÈLE DE FEUILLE DE CONDITIONS

Annexe au rôle d'équipage du navire
armé a sous le n° du

Gages et titres à compter
du

Conditions générales de l'Engagement

L'équipage s'engage à suivre le navire dans
toutes ses escales à l'étranger.

En France liberté réciproque de débarquement.

L'équipage renonce à la conduite dans tous les cas

Après une année de campagne, l'armement a la faculté de remplacer
le vin de la ration par l'une des boissons fermentées des pays que
fréquentera le navire.

Vu :

L'ARMATEUR :

*Le Commissaire de
l'Inscription maritime*

POSITIONS PRISES DANS LA THÈSE

Droit Romain

I. L'action *exercitoria* fut introduite postérieurement aux actions *quod jussu, de peculio, de in rem verso*.

II. L'action *exercitoria* était donnée à l'origine pour le cas seulement où le *magister navis* était un esclave.

III. La femme *exercitor* ne pouvait se prévaloir du Sénatusconsulte Velléien pour répondre à l'action exercitoire.

IV. L'*exercitor* était tenu des délits et quasi délits du *magister navis*.

Droit Français

I. Le Rôle d'équipage fait seul foi des conditions de l'engagement.

II. L'armateur ne peut dans le contrat d'engagement, stipuler à son profit une clause pénale pour le cas de refus de service ou de désertion du matelot.

III. La prime à la navigation, établie par la loi du 30 janvier 1893, ne peut être considérée comme faisant partie du fret affecté au privilège des matelots.

IV. Quand l'armateur se libère de l'obligation de payer les loyers par l'abandon, c'est le fret brut qui doit être abandonné.

V. La prescription annale peut être seule invoquée contre la créance des loyers même en cas de perte par suite de défaut de nouvelles.

POSITIONS PRISES HORS DE LA THÈSE

Droit Romain

I. Dans le règlement d'avaries communes, les choses sacrifiées ne figuraient que dans la masse active.

II. La loi Pinaria établit le *duplex iudicium*.

III. Le contrat *litteris* existait encore comme contrat spécial dans la législation de Justinien.

IV. La location des maisons a précédé la location des biens ruraux.

Droit Civil

I. L'officier de l'Etat civil ne peut dans l'acte de naissance d'un enfant naturel exiger la déclaration du nom de la mère.

II. Lorsqu'après un jugement de séparation de corps, les époux se sont réconciliés et que la reprise de la vie commune a été rendue publique conformément à l'article 311 du Code civil, le nouveau régime matrimonial tel qu'il résulte de la loi du 6 février 1893 est opposable aux tiers, alors même qu'il est établi que la séparation suivie du rétablissement de la vie commune, n'a eu d'autre objet que de porter atteinte au principe de l'immutabilité des conventions matrimoniales.

III. Lorsqu'un mari souscrit une assurance sur la vie au profit de sa femme, celle-ci ne doit pas rembourser à

la communauté le montant des primes qui ont été payées.

IV. Le dépôt par le joueur d'une certaine somme sur le tapis à titre d'enjeu, équivaut à un paiement anticipé et conditionnel, de telle sorte que le gagnant n'exerce pas une action pour dette de jeu, mais bien une action en restitution ; c'est donc l'article 1967 et non l'article 1965 du Code civil qu'il faut invoquer dans l'espèce.

Droit Maritime

I. Le droit à la rémunération existe en matière d'assistance maritime obligatoire, même à défaut de convention spéciale.

II. Lorsque l'armateur se libère par l'abandon du navire et du fret il doit abandonner la prime à la navigation accordée en vertu de la loi du 30 janvier 1893.

Droit Criminel

Par suite des modifications apportées par la loi du 6 février 1893 au régime de la séparation de corps, un mari séparé ne peut plus être condamné pour adultère.

Droit Administratif

Une commune pourvue d'une canalisation d'eau de source ne peut contraindre les propriétaires d'immeubles à l'abonnement.

Droit Constitutionnel

La majorité dans les élections pour la Chambre des députés devrait être calculée d'après le nombre des votants et non d'après celui des suffrages exprimés.

Paris, 26 décembre 1893,

Le président de la thèse

Ch. LYON-CAEN.

Vu : le Doyen,

COLMET DE SANTERRE.

Vu et permis d'imprimer :

Le vice-recteur de l'Académie de Paris,

GRÉARD.

TABLE DES MATIÈRES

BIBLIOGRAPHIE	3
PRÉFACE	5
INTRODUCTION	8

PREMIÈRE PARTIE

NATURE ET CONDITIONS GÉNÉRALES DE L'ENGAGEMENT

Chapitre I. — <i>Nature et caractère du contrat</i>	13
Chapitre II — <i>Entre quelles parties peut se conclure l'engagement?</i>	17
§ 1. Qui peut engager un équipage?	17
a) Des pouvoirs du capitaine	17
b) Des limitatoinis apportées à ces pouvoirs	18
§ 2. Qui peut s'engager	22
Chapitre III. — <i>Mode de constatation et preuve du Contrat</i>	24
§ 1. Peut-on prendre la convention par témoin	26
§ 2. Le rôle d'équipage lorsqu'il existe fait-il seul preuve des conventions?	28
Chapitre IV. — <i>De certaines règles d'ordre public spéciales à ce genre d'engagement</i>	35
§ 1. Des règles auxquelles on ne peut déroger	37
§ 3. Des prescriptions qui sont considérées comme sous-entendues	37
Chapitre V. — <i>Durée de l'engagement</i>	39
§ 1. Quand commence l'engagement?	39
§ 2. Quand finit-il l'engagement?	42

1 ^o A l'époque fixée par la convention ou la loi.....	42
2 ^o Par la volonté des parties.....	47
α Congé.....	47
β Congédiement.....	48
3 ^o Par suite inconstances ou accidentelles.....	51
Chapitre VI. — <i>Des obligations du matelot pendant la durée de son engagement</i>	52
§ 1. Des obligations du matelot.....	52
§ 2. Des services auxquels il est astreint.....	53
§ 3. De la prohibition de charger.....	56
§ 4. Sanctions attachées à l'exécution de ces obligations.....	57
Chapitre VII. — <i>Des règles spéciales à l'engagement du Capitaine</i>	61
§ 1. Qui peut choisir le capitaine?.....	62
§ 2. Qui peut être capitaine.....	63
§ 3. Causes de rupture de l'engagement.....	64
a) Démission.....	65
b) Evènement de force majeure qui fait rompre le voyage.....	65
c) Congédiement signifié par le propriétaire.....	65
d) Débarquement ordonné par l'autorité.....	70
e) Adjudication du navire.....	71
f) Suspension en destitution du capitaine.....	73
g) Perte du grade de capitaine.....	73
§ 4. Du cas spécial où le capitaine est copropriétaire.....	74
§ 5. Du chapeau du capitaine.....	75

DEUXIÈME PARTIE

DES DIFFÉRENTES ESPÈCES D'ENGAGEMENTS

Section I. — <i>Des engagements à salaires fixes</i>	81
Chapitre I. — <i>Des différentes sortes d'engagements à salaires fixes</i>	81
§ 1. Engagement au voyage.....	81
§ 2. Engagement au mois.....	82
Chapitre II. — <i>Circonstances qui de la volonté des parties modifient les salaires</i>	84
§ 1. Rupture du voyage par le fait des propriétaires, capitaine ou affrèteur.....	86
a) Avant le départ	86
b) Après le voyage commencé.....	89
§ 2. Raccourcissement du voyage.....	98
§ 3. Prolongation du voyage.....	101
§ 4. Congédiement.....	105
§ 5. Circonstances qui de la faute du matelot modifient le salaire.....	106
a) Faute, désertion, clause pénale.....	106
b) De la clause pénale en refus de service	109
Chapitre III. — <i>Cas de force majeure qui modifient le droit au salaire</i>	112
§ 1. Prolongation par force majeure.....	112
§ 2. Raccourcissement par force majeure....	113
§ 3. Interdiction de commerce.....	115
§ 4. Suspension du voyage par suite d'arrêt..	118
§ 5. Prise, bris, naufrage, innavigabilité....	125
§ 6. Maladie ou blessures des marins.....	139
§ 7. Captivité	140
§ 8. Mort du matelot.....	141
Section II. — <i>Des engagements à profits éventuels</i>	145

Chapitre I. — <i>Historique de cet engagement et raisons qui ont diminuées son importance.....</i>	145
Chapitre II. — <i>De la nature de l'engagement à profits éventuels et de ses différentes formes...</i>	150
Navigation au 1 ^{er} 3 franc.....	155
Navigation aux 5 ^{es} 8.....	156
Chapitre III. — <i>Circonstances qui de la volonté des parties modifient le droit au salaire.....</i>	158
§ 1. Rupture du voyage.....	158
§ 2. Prolongation ou raccourcissement.....	159
§ 3. Congédiement.....	159
§ 4. Désertion, refus de service.....	161
Chapitre IV. — <i>Cas de force majeure qui modifient le droit au salaire.....</i>	162
§ 1. Rupture, prolongation ou raccourcissement du voyage... ..	162
§ 2. Naufrage ou innavigabilité.....	163
§ 3. Mort du matelot.....	163

TROISIÈME PARTIE

MESURES AYANT POUR BUT DE PROTÉGER LE MATELOT ET D'ASSURER LA
FIDÈLE EXÉCUTION DU CONTRAT

Section I ^{re} . — <i>De la protection des salaires.....</i>	169
Chapitre I. — <i>De l'intervention du Commissaire de l'Ins- cription Maritime</i>	169
§ 1. De l'intervention officieuse du commis- saire.....	169
§ 2. Quand et comment se paie le salaire....	171

a) Comment se fait le paiement.....	172
b) Des avances.....	179
c) Du droit de l'Administration d'agir en justice.....	181
Chapitre II. — <i>Personnes tenues du paiement et garanties affectées à son exécution.....</i>	184
§ 1. Qui est personnellement tenu.....	184
a) De l'obligation des armateurs et propriétaires.....	184
b) De la faculté d'abandon.....	185
c) Valeur de la clause mettant le paiement à la charge du capitaine.....	188
§ 2. Prescriptions spéciales de l'article 433 du Code de commerce.....	189
a) Quand commence le délai d'un an..	189
b) A qui la prescription est opposable..	192
c) Nature de cette prescription..	192
d) D'une autre prescription.....	193
§ 3. Du privilège sur le navire.....	194
a) Sur quoi porte ce privilège.....	194
b) Qui peut l'invoquer.....	195
c) Quelles créances il garantit.....	199
§ 4. Du privilège sur le fret.....	203
a) Quels frets sont effectés en paiement des salaires	205
b) De quelques conventions spéciales et de leur influence sur l'exercice du privilège	209
c) A qui le privilège est opposable.....	211
Chapitre III. — <i>Mesures indirectes de protection des salaires</i>	216
§ 1. Insaisissabilité	216
a) Quels salaires elle protège.....	218
b) Qui peut l'invoquer.....	219
c) Insaisissabilité des effets des marins.	223

§ 2. Prohibition d'emprunter.....	224
§ 3. Assurance des loyers.....	225
Section II. — <i>Obligation de l'armateur envers la personne des matelots.....</i>	228
Chapitre I. — <i>De la subsistance du matelot.....</i>	228
§ 1. De la nourriture du matelot.....	228
§ 2. Des soins et loyers dus aux matelots ma- lades	230
a) Marin tombé malade ou blessé au ser- vice du navire pendant le voyage...	231
b) Marin blessé en combattant.....	234
c) Marin blessé à terre.....	235
Chapitre II. — <i>Du rapatriement et de la conduite.....</i>	236
§ 1. Qui doit être rapatrié.. ..	236
§ 2. A qui incombent les frais du rapatriement	238
a) raisons qui les font mettre en principe à la charge de l'armateur.....	239
b) Droit pour l'armateur de libérer par l'abandon dans un cas	240
c) En cas d'abandon le fret à abandon- ner est le fret net.....	241
d) L'indemnité d'abordage prend la place du navire pour supporter le re- cours de l'état.....	242
e) Limitation apportée par l'article 262 in fine à l'obligation de l'armateur..	243
f) Le consul ou le commissaire peuvent- ils prononcer à qui incombent les frais dans les cas douteux.....	243
§ 3. La prescription de l'article 433 est elle opposable à l'Administration agissant en remboursement des frais.....	245
§ 1. De la conduite de retour.....	248
CONCLUSION	251

Annexe I. — Extrait de la circulaire du 2 mai 1884.....	255
Annexe II. -- Des différentes formes d'engagements à profits éventuels pratiqués dans les ports.....	257
Annexe III. — Projet de loi sur le privilège des gens de mer..	262
Annexe IV. — Modèle de feuille de condition.....	264

